Gazzetta Ufficiale
DEL REGNO D'ITALIA

Anno 1911 | **ROMA — Giovedì, 23 marzo** | **Numero 69**

DIREZIONE
Via Larga nel Palazzo Baleani

Si pubblica in Roma tutti i giorni non festivi

AMMINISTRAZIONE
Via Larga nel Palazzo Baleani

Abbonamenti

In Roma, presso l'Amministrazione: anno L. 32: semestre L. 17: trimestre L. 9
» a domicilio e nel Regno: » » 36: » » 19: » » 10
Per gli Stati dell'Unione postale: » » 80: » » 41: » » 22
Per gli altri Stati si aggiungono le tasse postali
Gli abbonamenti si prendono presso l'Amministrazione e gli Uffici postali: decorrono dal 1° d'ogni mese.

Inserzioni

Atti giudiziari . . . . L. 0,25 } per ogni linea o spazio di linea.
Altri annunzi . . . . » 0,30 }
Dirigere le richieste per le inserzioni esclusivamente alla *Amministrazione della Gazzetta.*
Per le modalità delle richieste d'inserzioni vedansi le avvertenze in testa al foglio degli annunzi.

Un numero separato in Roma cent. **10** *— nel Regno cent.* **15** *— arretrato in Roma cent.* **20** *— nel Regno cent.* **30** *— all'Estero cent.* **35**
Se il giornale si compone d'oltre 16 pagine, il prezzo aumenta proporzionatamente.

SOMMARIO

Parte ufficiale.

PARTE UFFICIALE

LEGGI E DECRETI

Il numero 199 della raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene la seguente legge:

VITTORIO EMANUELE III
per grazia di Dio e per volontà della Nazione
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

Il termine per la revisione straordinaria delle liste elettorali delle Camere di commercio e industria esistenti nel Regno, stabilito dall'art. 64 della legge 20 marzo 1910, n. 121, è prorogato fino al 15 luglio 1911.

Art. 2.

I tribunali che, a mente del citato art. 64, compiono tale revisione, debbono inscrivere nelle liste elettorali tutte le persone che, non essendovi inscritte e possedendo già o venendo a conseguire, entro il 30 giugno 1911, i requisiti voluti dalla legge 20 marzo 1910, n. 121, per l'elettorato commerciale, ne facciano domanda.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 19 marzo 1911.

VITTORIO EMANUELE.

RAINERI.

Visto, *Il guardasigilli*: FANI.

Il numero 200 della raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene la seguente legge:

VITTORIO EMANUELE III
per grazia di Dio e per volontà della Nazione
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

Possono essere inviati ogni anno in missione all'estero a scopo di studio, per la durata di otto mesi, uditori giudiziari in numero non superiore a quattro.

Gli uditori possono inoltre essere destinati a com-

piere speciali studi di perfezionamento presso Istituti scientifici del Regno, in numero da fissarsi ogni anno con decreto del ministro guardasigilli.

Art. 2.

Per tutti gli effetti della legge 14 luglio 1907, n. 511, è considerato come effettivo tirocinio il tempo durante il quale gli uditori siano stati in regolare missione.

La missione non sarà interrotta dall'eventuale promozione dell'uditore a giudice aggiunto.

Art. 3.

Alle spese occorrenti per le missioni di cui all'art. 1 della presente legge si provvederà con gli stanziamenti dell'art. 10 del bilancio del Ministero di grazia e giustizia.

Art. 4.

Con apposito regolamento, da approvarsi con decreto Reale, saranno stabilite le norme per displinare quanto occorre alla esecuzione della presente legge.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 19 marzo 1911.

VITTORIO EMANUELE.

FANI.

Visto, *Il guardasigilli:* FANI.

Il numero 185 della raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene il seguente decreto:

VITTORIO EMANUELE III

per grazia di Dio e per volontà della Nazione

RE D'ITALIA

Viste le leggi 29 luglio 1879, n. 5012 (serie 3ª) e 24 luglio 1887, n. 4785 (serie 3ª), il Nostro decreto 25 dicembre 1887, n. 5162-*bis* (serie 3ª), convertito in legge 30 giugno 1889, n. 6183 (serie 3ª) e le leggi 27 dicembre 1896, n. 561, 30 aprile 1899, n. 168, 4 dicembre 1902, n. 506, 31 marzo 1904, n. 140, 22 aprile 1905, n. 137, 9 luglio 1905, n. 413, 30 giugno 1906, n. 272, 16 giugno 1907, n. 540, 7 luglio 1907, n. 429, 12 luglio 1908, n. 444; 21 luglio 1910, n. 580 e 29 dicembre 1910, n. 900;

Sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta dei Nostri ministri, segretari di Stato pei lavori pubblici e pel tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

È approvata e resa esecutoria la convenzione con gli annessi allegati e capitolato, per la concessione della costruzione e dell'esercizio delle ferrovie a scartamento ridotto, di Basilicata e Calabria, stipulata addì 25 gennaio 1911 fra i ministri dei lavori pubblici e del tesoro, in rappresentanza dell'Amministrazione dello Stato, ed i legali rappresentanti della Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare

Dato a Roma, addì 26 gennaio 1911.

VITTORIO EMANUELE.

LUZZATTI — TEDESCO — SACCHI.

Visto, *Il guardasigilli:* FANI.

N. 16 di repertorio.

CONVENZIONE per la concessione della costruzione e dell'esercizio della ferrovia a scartamento ridotto di Basilicata e Calabria.

Fra le LL. EE. l'avv. Ettore Sacchi, ministro dei lavori pubblici, e l'avv. Francesco Tedesco, ministro del tesoro, per conto dell'Amministrazione dello Stato;

e l'ill.mo sig comm. ing. Giuseppe Oliva, direttore generale della Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo (Società anonima con sede in Milano, capitale L. 180 milioni interamente versato, ammortizzato per L. 3,769,500) delegato a stipulare come da estratto di verbale della seduta del Consiglio d'amministrazione tenuta il 29 dicembre 1910, rilasciato in copia dal notaio dott. Domenico Moretti di Milano il 4 gennaio 1911 (allegato numero IV);

e l'ill.mo sig. comm. avv. Giacomo Falcone, quale presidente del predetto Consiglio d'amministrazione;

si è convenuto, si conviene e si stipula quanto appresso:

Art. 1.

Oggetto della concessione.

Il Governo concede alla Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo:

1° la costruzione e l'esercizio delle seguenti linee e tronchi a scartamento ridotto di m. 0.95, e della complessiva lunghezza di km. 998:

a) Bari-Grumo-Matera-Ferrandina-Pisticci-Valle della Salandra-Valle del Sauro-Armento-Valle dell'Agri-Atena, km. 251; esclusi il 1° e 2° lotto del tronco Altamura-Matera, in corso di costruzione a cura del Governo;

b) Potenza (stazione inferiore-Laurenzana-Valle del Scimi-Novateri, escluso il tronco Guardia-Perticara-San Martino, comune alla linea precedente, km. 131;

c) Gravina-Valle del Bradano-Acerenza-Avigliano, km. 84;

d) Lagonegro-Castrovillari-Spezzano Albanese, km. 80, escluso il tronco Castrovillari-Spezzano Albanese, in corso di costruzione a cura del Governo;

e) Cosenza-Cotrone per la Sila, km. 150;

f) Porto S. Venere-Monteleone-Serra Mongiana, con diramazione a Soverata, km. 121;

g) Rogliano, all'incontro della ferrovia Sant'Eufemia-Catanzaro, km. 70;

h) Saline di Lungro alla ferrovia Jonica, km. 14;

i) Gioiosa-Piana di Palmi-Gioia Tauro, km. 97.

Sommano km. 998.

2° l'esercizio dei tronchi seguenti, ora in costruzione a cura diretta dello Stato, della lunghezza complessiva di km. 60,143:

a) Altamura-Matera (1° e 2° lotto), km. 23,456;

b) Castrovillari-Spezzano Albanese, km. 22,863;

c) Pietrafitta-Rogliano, km. 13,824.

Sommano km. 60,143.

3° l'esercizio delle seguenti linee e tronchi, della complessiva lunghezza di km. 203,960, previa interposizione del binario ridotto entro il normale, da eseguirsi a spese della concessionaria, km. 1,058,143:

a) Sicignano-Lagonegro, km. 78,250;
b) Gravina-Altamura, km. 11,620;
c) Pietragalla-Potenza, km. 18,610;
d) Cosenza-Rende S. Fili, km. 6,960;
e) Rende San Fili-Sibari, km. 61,810;
f) Soverato, all'incontro della Rogliano con la Sant'Eufemia-Catanzaro, km. 26,710.

Sommano km. 203,960.

4° l'esercizio della Cosenza-Pietrafitta, previa trasformazione dello scartamento normale in ridotto a cura e spese della Società, lunghezza km. 9,050.

Totale della rete km. 1,271,153.

La concessione è fatta alle condizioni della legge 21 luglio 1910 n. 580, e della presente convenzione, dei relativi allegati e capitolato, da avere per ogni effetto valore contrattuale, e sotto l'osservanza delle altre leggi vigenti, del regolamento n. 1, approvato con R. decreto 21 ottobre 1863, n. 1528, e degli altri regolamenti emanati o da emanare in quanto non sia ad essi derogato.

La Società si impegna a considerare come facenti parte della rete di Basilicata e Calabria nei riguardi tutti dell'esercizio, della durata della concessione stessa (scadenza, decadenza e riscatto) della compartecipazione ai prodotti, le linee di diramazione, di prolungamento e di allacciamento alla rete concessa od a quella di Stato od a porti marittimi, delle quali abbia già presentato o sia per presentare domanda di concessione, in base alle leggi 30 giugno 1889, n. 6183, 30 aprile 1899, n. 168, 9 luglio 1905, n. 413, e 12 luglio 1908, n. 444, ed alle altre disposizioni in generale vigenti.

Art. 2.

Durata della concessione ed obblighi alla scadenza.

La concessione ha la durata di anni 70, a decorrere dalla data del decreto Reale di approvazione della presente convenzione.

Decorso tale termine, la Società concessionaria consegnerà al Governo in buono stato di manutenzione e di conservazione tutte le opere costituenti le ferrovie e sue dipendenze quali sono indicate nell'art. 248 della legge sui lavori pubblici.

Qualora la concessionaria, previa autorizzazione, adotti su talune linee o tronchi la trazione elettrica per la soppressione di tratti a dentiera, ovvero sostituisca la trazione elettrica a quella a vapore, con impianti di produzione di sua proprietà, saranno compresi fra le opere di cui sopra tutti gli impianti, macchine ed apparecchi per la produzione, trasformazione e trasmissione dell'energia elettrica sino ai veicoli motori, subentrando lo Stato anche nei diritti spettanti alla concessionaria sulla quantità di acqua occorrente per le ferrovie, stabilita nei disciplinari di concessione delle derivazioni di acqua o, in difetto, sulla quantità di acqua adibita pel servizio delle ferrovie.

Nel caso però di trazione elettrica con forza motrice fornita alla concessionaria da altro produttore, nelle opere, di cui al predetto articolo di legge, saranno compresi gli eventuali impianti e macchine per la trasformazione e trasmissione dell'energia dal luogo di arrivo della medesima, da parte dell'officina produttrice sino ai veicoli motori, subentrando lo Stato nei contratti in corso fra la concessionaria ed il produttore dell'energia.

Il Governo acquisterà a prezzo di stima, e nei limiti richiesti per un regolare esercizio, gli oggetti mobili di cui all'art. 249 della legge sui lavori pubblici, ancora autorizzabili in servizio delle ferrovie concesse.

Oltre agli obblighi stabiliti nei predetti articoli 248 e 249, la Società concessionaria avrà quello di provvedere a che sia assicurata la possibilità di continuare il servizio oltre la scadenza della concessione.

Perciò tutti i contratti che, per qualunque oggetto attinente all'esercizio, venissero stipulati dalla concessionaria per un tempo eccedente il termine della suddetta scadenza, dovranno essere preventivamente comunicati al Governo per l'approvazione.

Art. 3.

Costo di costruzione e lunghezza massima delle tratte a cremagliera.

Il costo di costruzione delle linee di cui ai numeri 1, 3 e 4 dell'art. 1 e quello di prima dotazione del materiale rotabile e di esercizio dell'intera rete, sono previsti rispettivamente in L. 237,043,475, ed in L. 16,524,989.

L'esercizio della rete sarà fatto a trazione a vapore, consentendosi l'adozione della cremagliera nel limite massimo complessivo di chilometri 103 per le linee di cui al n. 1, dell'art. 1, e dei chilometri 3 per quelle di cui al n. 2 dello stesso articolo, così ripartiti:

n. 1 lettera a)	km.	9
b)	»	34
c)	»	7
d)	»	35
e)	»	5
g)	»	2
i)	»	11
n. 2 lettera b)	»	3
Totale . . .	km.	106

Tuttavia, la Società si impegna di adottare quelle varianti che nello studio dei progetti esecutivi le risulteranno possibili o le saranno dal Ministero prescritte, su conforme voto del Consiglio superiore dei lavori pubblici per diminuire ancora od anche sopprimere le cremagliere e di adottare all'occorrenza su qualche linea o tratta di linea la trazione elettrica, quando sieno localmente disponibili forze idrauliche sufficienti, nonchè per maggiormente avvicinare gli abitati da servire.

Il tronco Pietrafitta-Rogliano, di cui all'art. 1, n. 2, lettera c), sarà esercitato con trazione a vapore senza cremagliera, malgrado si abbiano in esso km. 2500 con pendenza superiore al 35 per mille.

Art. 4.

Progetti di massima e modalità di costruzione.

La Società concessionaria è obbligata a costruire le strade ferrate secondo i progetti di massima, redatti:

a) dalla Direzione generale delle ferrovie di Stato in data 10 e 16 agosto-15 ottobre 1908, per le linee indicate nell'art. 1 al n. 1 lettere a) e b) escluso il tratto Potenza al Vallone Mariano sotto Laurenzana ed alle lettere c) e d);

b) dall'Ufficio speciale delle ferrovie in data 20 e 30 ottobre 1910 per le linee indicate nell'art. 1 lettere g) ed i) limitatamente al tratto Cittanova-Gioia Tauro;

c) dalla Società stessa in data 25 settembre 1910 e 7 gennaio 1911 per le altre linee:

con l'osservanza delle modifiche, avvertenze e prescrizioni contenute nei voti 28 aprile 1910, n. 510, 21 novembre 1910, n. 1474, e 15 gennaio 1911, n. 68 del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Pertanto, le linee avranno l'andamento generale di massima indicato nell'allegato n. 1 della presente convenzione e saranno costruite con le seguenti modalità, in quanto altre maggiori non risultino dai citati voti del Consiglio superiore dei lavori pubblici:

a) larghezza della piattaforma stradale, m. 3.60;
b) altezza della massicciata, m. 0.40;
c) larghezza della massicciata al piano superiore delle rotaie, m. 2.20;
d) dimensioni delle traverse m. 1.80×0.18×0.13;
e) armamento a giunto sospeso con rotaie di acciaio della

lunghezza di m. 12 e del peso di chilogrammi 25 al metro lineare, appoggiate con l'intermezzo di piastre sopra 16 traverse e collegate fra loro da robuste stecche a cerniera.

Nelle tratte ad aderenza artificiale lo armamento sarà formato, oltrechè da quello ordinario suddetto, da una rotaia dentata centrale, sistema Strubb, anche essa di acciaio, del peso di kg. 44 al metro lineare e della lunghezza di metri tre, appoggiata sulle traverse dell'armamento normale, con l'intermezzo di piastre di acciaio, e collegata con le adiacenti rotaie della medesima specie, mediante stecche speciali;

f) larghezza delle opere d'arte fra i parapetti, m. 3.60;

g) larghezza minima delle gallerie al livello delle rotaie, m. 4.00;

h) altezza dal piano delle rotaie all'intradosso del volto, nelle gallerie, m. 4.60 nel caso di trazione a vapore e m. 5.20 nel caso di trazione elettrica;

i) nicchie in galleria da una sola parte a distanza di m. 30 con marciapiede dalla parte delle nicchie;

l) le curve e le pendenze saranno nei limiti seguenti:

raggio minimo delle curve, m. 100;

pendenza massima, 35 per mille nei tratti da esercitarsi a semplice aderenza e 100 per mille nei tratti da esercitarsi con cremagliera, e nel caso di trazione elettrica 60 per mille.

Il tratto da Grumo a Ferrandina, della linea Bari-Grumo-Atena, dovrà avere curve di raggio non inferiore a m. 150, la larghezza della piattaforma sarà di m. 4 nei tratti di sede propria, e le gallerie in detto tronco comprese dovranno avere la larghezza minima, al livello delle rotaie, di m. 4.40, e l'altezza, dal detto piano all'intradosso del volto, di m. 5.

È data facoltà alla Società di stabilire le ferrovie concesse anche su strade ordinarie pubbliche per una complessiva estensione non superiore a km. 75 e con sede separata dal carreggio, riservando a questo una zona sufficiente non inferiore a m. 4.

L'esonero dalla separazione di sede può essere accordato dal ministro dei lavori pubblici su conforme parere del Consiglio superiore, nei passaggi sui ponti ad uso promiscuo esistenti o di nuova costruzione, a norma degli articoli 65 della legge 31 marzo 1904, n. 140, e 9 della legge 21 luglio 1910, n. 580.

Art. 5.

Progetti esecutivi.

La Società dovrà presentare all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici i progetti definitivi di esecuzione, in doppio esemplare bollato:

a) per ciascuna delle linee costituenti il gruppo *A* di cui all'art. 9, entro il 1912;

b) per ciascuna delle linee costituenti i gruppi *B*, *C*, *D*, *E*, *F* almeno tre anni e mezzo prima del termine stabilito dallo stesso articolo 9 per la loro apertura all'esercizio;

c) per le altre linee, di cui ai nn. 3 e 4 dell'art. 1°, previ accordi con l'Amministrazione delle ferrovie di Stato, almeno due anni prima del termine stabilito per la loro apertura all'esercizio.

Art. 6.

Varianti.

La Società è tenuta ad eseguire in ogni loro parte i progetti esecutivi approvati, e in qualunque stadio della costruzione nessuna variante può essere eseguita senza l'approvazione o l'ordine del Governo.

Le varianti debbono sempre avere per oggetto il miglioramento delle condizioni della costruzione o dell'esercizio delle linee concesse, oppure lo scopo di meglio servire i centri abitati. E nei limiti delle modalità generali fissate con la presente convenzione potranno essere o proposte dalla Società, od ordinate dal Governo, purchè non si rendano con esse inutili i lavori eseguiti in conformità di progetti esecutivi già approvati.

Nel caso in cui vengano ordinate dal Governo:

a) sono prorogati del maggior tempo eventualmente occorrente per la loro esecuzione i termini stabiliti per l'apertura all'esercizio delle linee stesse;

b) sono computati oltre i limiti di cui all'art. 16 agli effetti della sussidiabilità, gli eventuali allungamenti di tracciato da esse dipendenti.

Quando invece siano proposte dalla Società, non si arresta la decorrenza dei termini stabiliti, purchè il Ministero comunichi alla Società le proprie decisioni entro tre mesi dalla proposta; degli eventuali allungamenti di tracciato si tiene conto solo nei limiti di cui all'art. 16.

Art. 7.

Accordi con l'Amministrazione delle ferrovie di Stato.

Per la consegna delle linee Sicignano-Lagonegro e Cosenza-Pietrafitta alla Società concessionaria, per la interposizione del binario ridotto nelle linee di cui al n. 3 dell'art. 1, per la trasformazione del binario sulla Cosenza-Pietrafitta, per la costruzione del binario accostato al normale nei tratti Grumo-Bari e Ferrandina-Pisticci secondo l'art. 1 della legge 21 luglio 1910, n. 580, per la manutenzione, delle linee in servizio promiscuo, per quella delle opere in uso comune, per il servizio nei tronchi e nelle stazioni comuni, e per la ripartizione dei prodotti nei tronchi comuni, valgono le norme stabilite d'accordo fra l'Amministrazione delle ferrovie di Stato e la Società concessionaria, risultanti dall'allegato n. 2 della presente convenzione.

Art. 8.

Tutela degli operai.

La concessionaria si obbliga ad osservare durante la costruzione delle linee le clausole che saranno stabilite dal Ministero dei lavori pubblici a tutela degli operai adibiti alla esecuzione dei lavori per conto diretto dello Stato. In caso di inosservanza sarà passibile delle penalità che verranno fissate a sanzione delle clausole suddette.

Art. 9.

Termini per l'esecuzione e per l'apertura all'esercizio.

La Società dovrà iniziare i lavori di ciascuna delle linee di cui al n. 1 dell'art. 1 entro sei mesi dalla data del decreto Ministeriale di approvazione del corrispondente progetto esecutivo, e proseguirli in modo da assicurare che sieno aperti al completo e regolare esercizio di viaggiatori e merci, almeno nei seguenti termini, i gruppi di linee indicati nell'allegato 3 della presente convenzione:

gruppo *A* (km. 177,150) al 31 dicembre millenovecentoquattordici;

gruppo *B* (km. 209,750) al 31 dicembre millenovecentosedici;

gruppo *C* (km. 251,250) al 31 dicembre millenovecentodiciotto;

gruppo *D* (km. 164,950) al 31 dicembre millenovecentoventi;

gruppo *E* (km. 139,700) al 31 dicembre millenovecentoventidue;

gruppo *F* (km. 55,200) al 31 dicembre millenovecentoventiquattro.

Però le linee Altamura-Matera e Rogliano-Colosimi del gruppo *A* non saranno aperte all'esercizio finchè non sieno consegnati dallo Stato i tronchi 1° e 2° dell'Altamura-Matera e la Pietrafitta-Rogliano.

Per le linee di cui ai nn. 3 e 4 dello stesso art. 1 la data d'apertura all'esercizio è fissata al 31 dicembre 1914 per la Cosenza-Pietrafitta, per la Sibari-Spezzano e per la Pietragalla-Potenza ed al 31 dicembre 1918 per le rimanenti.

In caso di ritardo nell'approvazione dei progetti, oltre i 9 mesi dalla regolare loro presentazione, per le linee del gruppo *A* ed oltre i 12 mesi per le altre, i termini suindicati s'intendono corrispondentemente prorogati, salvo però sempre l'osservanza del termine del 31 dicembre 1924 di cui al capoverso dell'art. 5 della legge 21 luglio 1910, n. 580.

È in facoltà della concessionaria di anticipare, per tutte le linee indistintamente i termini di apertura all'esercizio.

Quanto alle linee ora in costruzione a cura dello Stato, il Ministero dei lavori pubblici ne farà la consegna alla concessionaria, quando, a suo giudizio insindacabile, sieno da ritenersi ultimate in conformità dei progetti già approvati.

Occorrendo ulteriori lavori su dette linee essi saranno a carico della Società la quale provvederà alla loro apertura all'esercizio entro quel termine che le sarà prefisso col verbale della visita di ricognizione.

Art. 10.

Penalità per eccedenza di termini.

La Società, qualora non inizi i lavori di una linea, o non apra questa all'esercizio nei termini stabiliti dall'art. 9, senza motivi di forza maggiore debitamente accertati dal Governo, incorre di diritto in una penale di lire venti per ogni chilometro e per ogni giorno di ritardo, da ritenersi dal Governo sulla cauzione o sulle sovvenzioni maturate.

Esclusi i casi di forza maggiore debitamente accertati dal Governo, quando alla scadenza dei termini stabiliti dall'art. 9 le linee comprese in ciascun gruppo non sieno tutte aperte all'esercizio oppure quando l'andamento dei lavori e la fornitura delle provviste sieno tali da far presumere che le rimamenti linee non potranno essere aperte all'esercizio nei termini stabiliti, sarà in facoltà del Governo o di ritenere decaduta dalla concessione la Società senza bisogno di costituzione in mora e di pronuncia di giudice, con la conseguente perdita della cauzione, oppure di provvedere di ufficio alla continuazione dei lavori a rischio e spese della Società, oltre la applicazione della penale.

In questo secondo caso la Società, ove si rifiuti di ricevere in consegna i lavori eseguiti di ufficio dal Governo, incorrerà senza altro nella decadenza dalla concessione e nella perdita della cauzione.

Art. 11.

Materiale rotabile e di esercizio.

Il materiale rotabile e di esercizio per la prima dotazione della rete a scartamento ridotto sarà provveduto secondo il programma da approvarsi dal Governo ed in misura non inferiore a L. 13,000 (lire tredicimila) a chilometro.

Art. 12.

Visite di ricognizione e collaudi.

Nessuna linea può essere aperta all'esercizio, se non sia riscontrata atta ad un regolare e sicuro esercizio, mediante visita di ricognizione da effettuarsi a richiesta della Società concessionaria, da funzionari delegati dal Ministero dei lavori pubblici (Ufficio speciale delle ferrovie).

Decorsi due anni dall'apertura dell'esercizio delle linee comprese in ciascuno dei gruppi di cui all'art. 9, il Governo procede al collaudo definitivo delle linee stesse.

Art. 13.

Corrispettivi per la costruzione e per l'esercizio.

Dal giorno successivo a quello dell'apertura di ciascuna linea al completo e regolare esercizio per passeggeri e merci, fino al giorno dell'apertura della intera rete all'esercizio stesso, saranno pagate alla Società concessionaria le sovvenzioni annue chilometriche di L. 13,860 (lire tredicimila ottocentosessanta) per le linee indicate al n. 1 dell'art. 1° e di L. 1950 (lire millenovecentocinquanta) e L. 3970 (lire tremilanovecentosettanta) rispettivamente per quelle indicate al n. 2 ed ai nn. 3 e 4 dell'articolo stesso.

Dal giorno successivo a quello in cui verrà completata l'apertura all'esercizio dell'intera rete e fino alla scadenza di 70 anni dalla prima data di apertura all'esercizio di un tronco della rete medesima, il Governo corrisponderà alla concessionaria una sovvenzione media annua di L. 10,740 (lire diecimila settecentoquaranta) per la costruzione e di L. 1050 (lire millecinquanta) per lo esercizio.

Nelle sovvenzioni provvisorie ed in quella media definitiva di costruzione, sono compresi gli interessi sul valore del materiale rotabile e di esercizio e la quota di rinnovamento del materiale stesso.

Art. 14.

Vincolo delle sovvenzioni.

Agli effetti dell'art. 3 della legge 9 luglio 1905, n. 413, dell'art. 8 della legge 16 giugno 1907, n. 540, e dell'art. 7 della legge 12 luglio 1098, n. 444:

a) la sovvenzione provvisoria di annue L. 13,860 (lire tredicimila ottocentosessanta) e di L. 3970 (lire tremilanovecentosettanta) per le linee indicate al n. 1 ed ai numeri 3 e 4 dell'art. 1°, è attribuita per 8[10 alla costruzione e per 2[10 all'esercizio;

b) la sovvenzione provvisoria di annue L. 1950 (lire millenovecentocinquanta) per le linee indicate al n. 2 dell'art. 1°, è attribuita per intero all'esercizio;

c) la sovvenzione definitiva d'annue L. 10,740 (lire diecimila, settecentoquaranta), relativa alla costruzione, è vincolata per 1[10 a garanzia dell'esercizio;

d) la sovvenzione definitiva di esercizio di annue L. 1050 (lire millecinquanta) è vincolata completamente per l'esercizio.

Art. 15.

Emissione di obbligazioni.

La Società è autorizzata ad emettere obbligazioni od a compiere operazioni finanziarie garantite dalla parte di sovvenzione chilometrica governativa attribuita alla costruzione e non vincolata a norma dell'art. 14, sotto l'osservanza delle condizioni stabilite nell'art. 3 della legge 9 luglio 1905, n. 413, art. 8 della legge 16 giugno 1907, n. 540, e art. 7 della legge 12 luglio 1908, n. 444.

Art. 16.

Applicazione delle sovvenzioni annue chilometriche.

L'applicazione delle sovvenzioni annue chilometriche alle linee aperte all'esercizio sarà fatta sulla media lunghezza effettiva orizzontale, misurata lungo le due rotaie nel modo seguente:

a) se la linea è compresa fra due stazioni estreme, già esistenti, la lunghezza sarà misurata fra gli assi dei fabbricati viaggiatori delle medesime;

b) quando una delle stazioni di una linea è stazione terminale, detta stazione sarà compresa nella misura per tutta la lunghezza del suo binario principale di corsa; tale disposizione si applicherà pure nella misurazione di un tratto di linea, quando questo abbia una stazione provvisoriamente terminale;

c) nelle stazioni comuni, dovendosi gli innesti fra due linee della rete concessa far sempre con binario indipendente, verrà il tratto a doppio binario computato nella lunghezza di ciascuna delle linee da innestare;

d) nella misurazione definitiva di ciascuna linea da farsi dopo aperta interamente all'esercizio, la lunghezza sarà computata nel modo stabilito alle precedenti lettere *a*) e *b*).

Agli effetti tutti della presente convenzione, sarà ammessa a favore della concessionaria soltanto:

a) una tolleranza del 3 (tre) per cento in più sulla lunghezza complessiva di chilometri 998 delle linee di nuova costruzione di cui al n. 1 dell'art. 1, per gli allungamenti eventualmente derivanti dai progetti di esecuzione o dalle varianti proposte dalla Società, a condizione che nessuna linea risulti di una lunghezza superiore del 6 (sei) per cento a quella per essa indicata nel citato articolo 1, n. 1;

b) la maggior lunghezza risultante da soppressione di cremagliera nei tratti indicati all'art. 3 o per avvicinare le linee agli abitati, in base ad autorizzazione governativa;

c) la maggior lunghezza derivante da varianti imposte dal Governo.

Art. 17.

Pagamento delle sovvenzioni.

Il pagamento delle sovvenzioni sarà fatto a rate annuali posticipate.

Per la quota non vincolata al servizio delle obbligazioni il pagamento sarà in tutto od in parte sospeso quando la costruzione delle altre linee non sia iniziata od ultimata nei termini prescritti e nei casi stabiliti dall'art. 9 della legge 16 giugno 1907, n. 540.

Art. 18.

Compartecipazione ai prodotti.

Sia durante il periodo di costruzione dell'intera rete, sia posteriormente sino al termine della concessione, appena il prodotto lordo medio delle linee aperte all'esercizio abbia raggiunto la somma di L. 4000, lo Stato parteciperà all'eccedenza nella misura del 10 per cento da L. 4000 a 5000, del 15 per cento da L. 5000 a 6000, del 20 per cento da L. 6000 a 7000 e del 25 per cento sulle somme ulteriori.

Lo Stato parteciperà anche ai prodotti netti in misura del 70 per cento dell'eccedenza dell'interesse legale commerciale computato sul capitale azionario che a tale effetto resta approvato dal Governo nella misura di L. 45,000,000 (quarantacinquemilioni), nei riguardi del quale soltanto avrà luogo l'ammortamento delle azioni.

Saranno nei riguardi dello Stato considerate obbligazioni le azioni privilegiate cui siano assegnati dividendi che non possano eccedere una limitata misura.

Nel caso di azioni ammortizzate, e sostituite con cartelle di godimento, il 70 per cento spettante allo Stato sarà commisurato all'eccedenza dell' 1 per cento.

Per l'accertamento del prodotto netto saranno computati fra i prodotti anche quelli indiretti e le sovvenzioni governative di costruzione e di esercizio.

Qualora sulle linee comuni o su alcuna di esse vengano modificate le condizioni di esercizio da parte dell'Amministrazione delle ferrovie di Stato in guisa che l'intero prodotto delle linee stesse o di alcuna di esse resti attribuito alla concessionaria, si provvederà d'accordo, ed in mancanza in via arbitrale a norma dell' articolo 30, alla modificazione delle quote di compartecipazione dello Stato ai prodotti lordi ultrainiziali.

Art. 19.

Costituzione dei fondi speciali.

Alla scadenza del primo anno dall'apertura del primo tronco della rete all'esercizio, la concessionaria dovrà iniziare la costituzione di un fondo speciale per la rinnovazione del materiale metallico di armamento, e del materiale rotabile con le quote di L. 80 (ottanta) e di L. 300 (trecento) rispettivamente per ogni chilometro aperto all'esercizio.

Nel caso di adozione della trazione elettrica sarà costituito anche un fondo speciale per la rinnovazione della linea elettrica con una quota annua chilometrica di L. 70 (settanta).

Le somme di ragione dei fondi speciali per capitale ed interessi dovranno essere investite in titoli di Stato, o da esso garantiti; e la concessionaria potrà valersene, sotto la sorveglianza del Governo, agli scopi pei quali i fondi stessi sono stati costituiti.

In caso di insufficienza dei fondi, la concessionaria rimarrà egualmente obbligata alla esecuzione delle opere alle quali avrebbe dovuto provvedere a carico dei fondi medesimi.

In caso di riscatto, scadenza o decadenza della concessione, i fondi speciali passeranno per intero in proprietà dello Stato.

Art. 20.

Riscatto.

Nel caso di riscatto, a norma dell'art. 6 della legge 21 luglio 1910, n. 580, la sovvenzione annua media chilometrica di sola costruzione, da corrispondersi per le rimanenti annualità, al netto degli interessi sul valore del materiale rotabile e di esercizio, è determinata in L. 10,090 (lire diecimilanovanta).

Tale sovvenzione può, a scelta del Governo, essere convertita in un capitale corrispondente, col ragguaglio del cento per cinque da pagarsi all'atto del riscatto.

L'istesso ragguaglio è da adottare per la determinazione del premio di esercizio, valutando il reddito netto previa detrazione delle quote di compartecipazione dello Stato.

Agli effetti della detrazione del prezzo di stima del materiale rotabile, resta sin d'ora stabilito che la quota di rinnovamento compresa nella sovvenzione è di L. 300 (trecento) a km. per l'intera rete data in concessione.

Col riscatto si intendono acquisite allo Stato tutte le opere componenti la ferrovia e sue dipendenze comprese quelle indicate all'art. 2, e lo Stato avrà diritto di subentrare anche nei contratti in corso per l'affitto della forza motrice nel caso previsto nello stesso art. 2. A tale effetto la concessionaria dovrà stipulare espressamente in detti contratti il diritto di subingresso a favore dello Stato.

Art. 21.

Valore delle opere in caso di decadenza.

Nei casi di decadenza dalla concessione e nella conseguente applicazione degli articoli 252 e 253 della legge sui lavori pubblici, come pure nel caso previsto dall'art. 255 della stessa legge, la stima devoluta al collegio arbitrale, di cui all'art. 30, si limiterà al valore delle opere nuove e provviste esistenti considerate fuori uso, e per il prezzo che se ne ricaverebbe potendole rivendere immediatamente e sempre indipendentemente dalla loro destinazione allo stabilimento ed esercizio della strada ferrata, e sarà pure tenuto conto delle spese occorrenti per rimettere in regolare stato le linee di cui ai nn. 2, 3 e 4 dell'art. 1 ed anche in pristino quelle di cui ai nn. 3 e 4 dell'articolo stesso se dal Ministero dei lavori pubblici sarà richiesto.

Art. 22.

Rinuncia di privilegi.

La Società rinuncia ai privilegi, diritti di preferenza, indennità e compensi di cui agli articoli 269 e 270 della legge sui lavori pubblici che le potessero competere, per diramazioni, intersezioni e prolungamenti di linea, nonchè per le linee laterali, restando in facoltà del Governo di provvedere alla costruzione ed all'esercizio di esse o all'impianto di altri mezzi di comunicazione anche più rapidi ed economici, sia direttamente, sia mediante concessione a chiunque esso creda, senza essere tenuto in qualsiasi caso a compensi od a risarcimento di danni a favore della concessionaria stessa.

Art. 23.

Cauzione.

A garanzia dell'obbligo assunto per la costruzione della rete, la concessionaria ha depositato, a titolo di cauzione, la somma di lire cinque milioni, come risulta dalle tre dichiarazioni provvisorie nn. 436, 437 e 446, rilasciate il 18, 19 e 23 gennaio 1911, dalla sezione di R. tesoreria provinciale di Milano (servizio della Cassa depositi e prestiti), attestanti rispettivamente n. 2468 titoli corrispondenti al capitale nominale di lire quattro milioni e trecentomila (obblig. ferr. ital.), n. 2 titoli corrispondenti al capitale nominale di lire settecentonovemiladuecentotre e centesimi cinquantanove, n. 65 titoli corrispondenti al capitale nominale di lire un milione e trecentomila (deb. redimibile 3 %).

La cauzione si intende divisa in tante parti quanti sono i gruppi in cui a norma dell'art. 9 sono distinte le linee agli effetti dell'apertura loro all'esercizio. Ciascuna parte sarà restituita dopo eseguito il collaudo delle linee comprese in ciascun gruppo, salvo le

ritenute che risulteranno necessarie in seguito alle pubblicazioni degli avvisi di cui all'art. 360 della legge sulle opere pubbliche, per mancata tacitazione dei proprietari i cui beni furono espropriati o danneggiati.

È data facoltà alla Società concessionaria di sostituire in ogni tempo ai titoli depositati per la costituzione della cauzione altri titoli di Stato equipollenti.

Art. 24.

Compenso per gli studi.

Il Governo cede alla Società concessionaria i progetti studiati dalla Direzione generale delle ferrovie di Stato e dall'Ufficio speciale delle ferrovie per il corrispettivo di L. 400,000 (quattrocentomila) da versarsi nelle casse dello Stato entro sei mesi dall'approvazione della presente convenzione.

Saranno altresì consegnati alla concessionaria tutti i documenti che hanno servito di base allo studio dei progetti.

Art. 25.

Cessione della concessione.

È assolutamente vietata la cessione della concessione, o la subconcessione anche della sola costruzione o del solo esercizio, rinunziandosi dalla Società concessionaria alla facoltà di chiedere l'autorizzazione di cui all'art. 7 ultimo capoverso della legge 21 luglio 1910, n. 580.

È quindi nullo di diritto ogni atto di cessione o di subconcessione, nè può essere riconosciuto alcun mandato che dalla Società concessionaria sia ad altri affidato per la gestione della concessione o per la costruzione o per l'esercizio delle linee.

Art. 26.

Contabilità.

Per ogni effetto di legge, la situazione patrimoniale ed il conto speciale dell'esercizio delle linee concesse col presente atto, debbono essere tenuti separati e distinti da quelli di altre linee o di altre intraprese della Società concessionaria.

Art. 27.

Vigilanza e sindacato.

La Società concessionaria esplicitamente riconosce le facoltà tutte di vigilanza e sindacato che dalle leggi e dai regolamenti, emanati e da emanare, sono o saranno demandate al Governo nei riguardi della costruzione e dell'esercizio delle linee concesse all'industria privata, ed in particolar modo quelle pel personale, per la riforma dei lavori e per la esclusione delle provviste non conformi ai progetti ed alle varianti approvate, per la buona manutenzione delle linee e del materiale, per gli aumenti d'impianti, di materiale rotabile e di corse di treni in relazione allo sviluppo ed ai bisogni prevedibili del traffico, per gli orari, per le tariffe, per i provvedimenti intesi allo sviluppo del traffico e per l'accertamento dei prodotti e delle spese.

Per l'equo trattamento e per l'assunzione, a termini dell'art. 10 della legge 21 luglio 1910, n. 580, del personale, la Società s'impegna a presentare all'approvazione del Governo proposte provvisorie per le linee in esercizio durante la costruzione, sei mesi prima che si inizi l'esercizio parziale, e proposte definitive appena sieno aperti all'esercizio i due terzi della rete.

Mancando la presentazione delle proposte nei termini indicati, o non venendo accettate le modifiche stabilite, il Governo provvede d'ufficio alla determinazione delle norme per l'equo trattamento, sul conforme parere della Commissione, istituita con R. decreto 22 novembre 1906, n. 633.

La Società sottoporrà all'approvazione del Governo:

a) la nomina del direttore delle costruzioni e quella del direttore dell'esercizio, e li sostituirà se dal Governo ne verrà richiesta;

b) le norme in relazione all'art. 10 della legge 21 luglio 1910, n. 580, per l'assunzione del personale occorrente alla costruzione entro due mesi dalla pubblicazione del decreto di concessione.

Art. 28.

Spese per la sorveglianza governativa alla costruzione.

La concessionaria è tenuta:

a) a pagare al tesoro l'annua somma di L. 50,000 (cinquantamila) per tassa di sorveglianza governativa alla costruzione dalla data di approvazione della presente convenzione sino alla data di apertura all'esercizio della intera rete;

b) a somministrare a proprie spese, nelle località prive di centri abitati, le baracche che le saranno richieste dal Ministero dei lavori pubblici (Ufficio speciale delle ferrovie) per uso d'ufficio e di abitazione del personale incaricato della sorveglianza della costruzione;

c) a somministrare a proprie spese al personale stesso i mezzi di verificazione necessari per esperimentare i materiali, praticare scandagli ed eseguire tracciamenti, misurazioni e le operazioni tutte occorrenti per l'accertamento della regolare esecuzione dei lavori.

Art. 29.

Tasse di sorveglianza per l'esercizio.

In corrispettivo delle spese a carico del Governo per la sorveglianza dell'esercizio la concessionaria pagherà al tesoro la somma di annue L. 50 (lire cinquanta) per ogni chilometro di linea esercitata, a decorrere dalla relativa data di apertura all'esercizio.

Art. 30.

Controversie.

Fermi restando i poteri conferiti al Ministero dei lavori pubblici dalle leggi e dai regolamenti emanati o da emanare nei riguardi della vigilanza e del sindacato sulla costruzione e sull'esercizio delle ferrovie concesse all'industria privata, e nei riguardi della polizia fluviale e stradale le vertenze tutte per l'interpretazione o per la esecuzione della presente convenzione e dell'annesso capitolato o le determinazioni e valutazioni che in caso di disaccordo, disposizioni di legge o di contratto demandano a decisioni arbitrali, saranno deferite, giusta gli articoli 12 e seguenti del Codice di procedura civile, al giudizio di tre arbitri, nominati uno da ciascuna delle parti ed il terzo dal presidente del Consiglio di Stato, fra i componenti del Consiglio stesso.

Art. 31.

Domicilio e rappresentanza della concessionaria.

La Società concessionaria ha il suo domicilio legale nella propria sede in Milano, ma si obbliga ad istituire un ufficio permanente di rappresentanza in Roma, agli effetti della presente convenzione e per tutti i suoi rapporti col Governo.

Si obbliga pure ad istituire uffici di costruzione ed a suo tempo la direzione d'esercizio nel territorio servito dalle ferrovie concesse.

Art. 32.

Clausole penali.

L'inosservanza delle disposizioni della presente convenzione, del relativo capitolato e delle norme di cui all'art. 27 lett. *b*), in quanto non costituiscano contravvenzione, danno luogo ad una penale da L. 50 (cinquanta) a L. 500 (cinquecento) da applicarsi con decreto del ministro dei lavori pubblici su conforme parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato.

Art. 33.

Tassa di registro.

Il presente atto di concessione sarà registrato col pagamento del diritto fisso di lire una.

Sono parimente registrati col diritto fisso di lire una per ogni proprietà, gli atti relativi all'acquisto od all'espropriazione dei terreni ed altri stabili necessari per la costruzione delle ferrovie concesse e delle loro dipendenze, e ciò anche quando l'acquisto o la espropriazione si rendano necessari per successivi ampliamenti autorizzati dal Governo.

Art. 34.

Spese di contratto.

Le spese del presente atto e successivi sono a carico della Società concessionaria.

Art. 35.

Validità della convenzione.

La presente convenzione non sarà valida e definitiva nei riguardi dello Stato, se non dopo approvata per decreto Reale, registrato alla Corte dei conti.

Fatta a Roma quest'oggi venticinque del mese di gennaio dell'anno millenovecentoundici.

Il ministro dei lavori pubblici
ETTORE SACCHI.
Il ministro del tesoro
FRANCESCO TEDESCO.
Il direttore generale della Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo
Oliva Giuseppe.
Il presidente del Consiglio d'amministrazione della Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo
Falcone Giacomo.
Andrea Vietri, teste.
Luigi Cappelletti, teste.
Il primo segretario delegato ai contratti
Avv. Carlo Petrocchi.

Allegato n. 1 alla convenzione

Andamento generale di massima delle nuove linee.

A) *Linea Bari-Grumo-Atena.*

Questa linea ha origine alla stazione di Bari ed utilizzando in tutto od in parte la sede della ferrovia in esercizio si dirige fino a Grumo con binario indipendente. Da Grumo seguendo la direttiva della strada nazionale ed approfittando in alcuni tratti della sede della medesima, si innesta nella stazione di Altamura.

Da Altamura a Matera la linea è ora in costruzione a cura dello Stato (1° e 2° lotto) mentre il terzo lotto che comprende la stazione di Matera dovrà essere costruito dalla concessionaria.

La linea scende poi da Matera per un certo tratto lungo il torrente Gravina di Matera e passa da questo nella valle del Bradano e quindi nella valle del Basento, allacciandosi alla stazione di Ferrandina (linea Battipaglia-Metaponto). Scende poi per quest'ultima valle, appoggiandosi con binario indipendente alla sede della ferrovia esistente, fino a Pisticci. Qui si distacca e passando per le valli della Salandrella e del Calzolaio raggiunge la sponda sinistra del fiume Agri.

Risale quindi detto fiume sino alla confluenza del torrente Sauro, lungo il quale ultimo ascende fin sotto Guardia Perticara, ove avviene la biforcazione per Potenza.

Valicato, passando per Armento, il contrafforte che divide la valle del Sauro da quella dell'Agri, si immette in quest'ultima, che rimonta da San Martino d'Agri fino a Spinosa, indi piegando lungo la valle del Maglia si porta sotto Sarconi donde ritorna nella valle dell'Agri che segue fino a Marsico Nuovo.

Di qui, seguendo la direttiva della strada nazionale, valica le montagne che separano la valle dell'Agri dal Vallo di Diano fino a raggiungere la stazione di Atena (linea Sicignano-Lagonegro).

B) *Linea Potenza-Nova Siri.*

Questa linea si stacca dalla stazione di Potenza Inferiore, attraversa il Basento, risale la valle del Riofreddo fino al displuvio fra le valli del Basento e della Camastra, dove attraversa la strada nazionale Potenza-Corleto Perticara, che segue in discesa fino all'attraversamento del torrente Camastra. Si avvicina poi a Laurenzana e sale fino alla Serra Alata, displuvio fra le valli del Basento e del Sauro. Di qui, seguendo la direttiva della nazionale anzidetta discende per Corleto Perticara alla fiumarella omonima, donde prosegue fino alla stazione di Guardia Perticara, che è comune alla linea Bari-Grumo-Atena.

Da San Martino d'Agri, pure comune a quest'ultima linea, il tracciato seguendo l'Agri, il torrente Noceto fin sotto a San Chirico Raparo, sale al colle Mazzocchera presso Carbone, passando nella valle del Serrapotamo, che segue fino alla confluenza col fiume Sinni, attraversa il Sinni dopo Senise, valica il contrafforte fra la valle del Sinni e del Sarmento, che segue fino alla sua confluenza col Sinni. La linea in seguito scende questa valle fino ad allacciarsi alla stazione di Nova Siri della linea Taranto-Reggio Calabria.

C) *Linea Gravina-Avigliano.*

Questa linea parte dalla stazione di Gravina sulla Rocchetta-Gioia e seguendo la direttiva della strada provinciale per Irsina si porta nella valle del Basentello e da questa in quella del Bradano.

Essa rimonta questa valle fino a Pietragalla, donde svolgendosi in prossimità della provinciale e toccando il quadrivio San Nicola, raggiunge la stazione di Pietragalla sulla Rocchetta-Potenza, sale alla Serra Le Breccie per discendere poi all'abitato di Avigliano.

D) *Linea Lagonegro-Castrovillari.*

La linea si stacca dalla stazione esistente di Lagonegro, sale pel vallone Serra e per le falde del Monticello fino al lago Serino, segue la direttiva della strada nazionale della Calabria fino al bivio della nazionale Sapri-Ionio. Indi per Roccazzo e Monterotondo risale la valle del Caffaro alla Sella di Starsia, donde per Castelluccio Inferiore discende nella valle del Mercure e poi alla confluenza del Laocol Battiniero, presso la nazionale della Calabria.

Risale poi il Battiniero fino all'altipiano di Campotenese, displuvio dell'Appennino, e per la Dirupata la linea scende lungo la direttiva della nazionale anzidetta fino a raggiungere la stazione di Castrovillari.

E) *Linea Cosenza-Cotrone per la Sila.*

La linea partendo dalla stazione di Pedace (linea Cosenza-Pietrafitta) risale le falde a nord-est di Cosenza fino al crinale che separa le valli del Crati e del Neto; donde si svolge attraverso l'altipiano della Sila Grande, segue l'andamento della strada nazionale per la valle del Garga e raggiunge San Giovanni in Fiore. Poscia per le valli del Neto e del Tacina e pel vallone Mezzaricotta scende al Porto di Cotrone sovrapassando la ferrovia del litorale Jonico ed innestandosi, mediante un raccordo, alla stazione Cotrone delle ferrovie dello Stato.

F) *Linea Porto Santa Venere-Mongiana con diramazione per Soverato.*

Dall'esistente stazione di Porto Santa Venere della ferrovia Battipaglia-Reggio Calabria, la nuova linea, con andamento pressochè parallelo alla ferrovia suddetta, si dirige verso Pizzo, e segue l'andamento della strada nazionale fin sotto Monteleone.

Scostandosi poi dalla detta nazionale per San Costantino Calabro raggiunge Mileto, quindi volgendo ad ovest per Francica, attraversa la valle del Mesima in prossimità del ponte della nazionale e prosegue per Soriano fino a raggiungere presso Simbario il displuvio dell'Appennino. Qui la linea si dipartisce in due rami: uno continua in salita per Serra San Bruno fino al Colle Pietre Bianche per poscia discendere a Mongiana, l'altro ramo discende nel versante Jonico per Chiaravalle Centrale e va ad innestarsi alla stazione di Soverato sulla ferrovia litorale Jonica.

G) *Linea Rogliano-all'incontro della ferrovia Sant'Eufemia-Catanzaro.*

Questa linea si stacca dalla stazione di Rogliano, discende nella valle del Savuto per risalire a Carpanzano. Rimonta la valle del Savucchio, dirigendosi su Scigliano, da dove per la valle del Bisirico risale verso Colosimi e Bianchi.

Discende quindi per Soveria Mannelli nella valle del torrente Amato, da questa passa nella valle del Corace ed in seguito in quella del torrente Fiumarella per raggiungere Catanzaro città; di qui la linea discende ad allacciarsi alla esistente stazione di Catanzaro Sala.

H) *Linea Saline di Lungro ferrovia Jonica.*

La linea parte dalle saline di Lungro e scendendo la valle del torrente Fiumicella, fin presso il suo sbocco nel torrente Grondo, si innesta alla ferrovia Cosenza-Sibari a circa 5 chilometri dalla stazione di Spezzano Albanese, verso Cosenza.

I) *Linea Gioia Tauro-Piana di Palmi-Gioiosa Jonica.*

La linea partendo dalla stazione di Gioja Tauro della ferrovia Battipaglia-Reggio Calabria, attraversato il fiume Petrace, sviluppandosi a mezza costa per la regione San Faustino raggiunge Palmi presso il cimitero, donde sale a Seminara e Melicuccà sino ad attraversare il torrente Torbido. Scende poi al torrente Lindo per risalire a Varapodio; discende ancora alla valle del Marro, indi per Jatrinoli e Radicena, risale dirigendosi a Cittanova.

Da questo punto la linea prosegue rimontando i contrafforti dell'Appennino per Polistena, Cinquefronde e Maropati fino al piano di Limina, displuvio fra il Tirreno e l'Jonio, donde si immette nella valle del Turbolo per discendere poi ad innestarsi alla stazione di Gioiosa Marina sulla ferrovia litorale Jonica.

Allegato n. 2 alla convenzione

Norme ed accordi di massima fra l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e la Società concessionaria.

Art. 1.

Linee, tronchi e stazioni comuni colle ferrovie dello Stato.

Saranno armati con binario ridotto e da esercitarsi in comune colle ferrovie dello Stato:

le linee Sicignano-Lagonegro e Cosenza-Rende San Fili-Sibari;

ed i tronchi:

Gravina-Altamura;

Pietragalla-Potenza;

Catanzaro Soverato;

più sarà da armare con binario ridotto, ma da esercitarsi esclusivamente dalla concessionaria, il tronco Cosenza-Pietrafitta.

Di queste linee e tronchi vengono consegnate alla Società concessionaria la Sicignano-Lagonegro e Cosenza-Pietrafitta; le altre rimangono in consegna allo Stato. La consegna verrà fatta dietro richiesta della concessionaria.

Il lavoro di posa del binario ridotto, si farà su tutte le suddette linee e tronchi, compresa la Cosenza-Pietrafitta, dallo Stato, dietro consegna del materiale relativo da parte della Società concessionaria, ed a prezzi da convenirsi; si prenderanno all'uopo, a suo tempo, i necessari accordi.

Sul tronco Cosenza-Pietrafitta, dopo avvenuta la consegna, la concessionaria leverà d'opera il materiale metallico d'armamento e lo consegnerà allo Stato.

Il personale che farà il servizio sopra queste linee e tronchi comuni apparterrà all'Amministrazione che ha in consegna la linea e così sarà della concessionaria quello della Sicignano-Lagonegro e apparterrà alle ferrovie di Stato quello della

Cosenza-Rende San Fili-Sibari;

Gravina-Altamura;

Pietragalla-Potenza;

Catanzaro-Soverato.

Il personale dello Stato che ora fa servizio sulla Sicignano-Lagonegro e sulla Cosenza-Pietrafitta, verrà ritirato mano mano che la concessionaria lo sostituirà col proprio. Al quale uopo saranno presi a suo tempo opportuni accordi.

Se questo personale dovesse essere trattenuto per qualche tempo dalla concessionaria, sarà pagato dallo Stato, ma la spesa sarà rimborsata dalla detta concessionaria.

La manutenzione dei binarî, tanto a scartamento normale che a scartamento ridotto, verrà fatta a cura e spesa dell'Amministrazione che ha in consegna la rispettiva linea o tronco, e le spese saranno ripartite in ragione dell'estesa, secondo accordi da prendersi tra le due Amministrazioni.

Non sarà pagato alcun pedaggio dallo Stato per l'uso della linea Sicignano-Lagonegro, nè dalla Società concessionaria per lo stesso titolo per le altre linee e tronchi in esercizio comune colle ferrovie di Stato, a termine dell'art. 8 della legge 21 luglio 1910, n. 580.

Nelle stazioni dei tronchi comuni, i binarî a scartamento ridotto saranno collocati lateralmente ai piazzali armati con binarî a scartamento normale.

Il servizio in dette stazioni intermedie delle linee e tronchi comuni sarà fatto gratuitamente dall'Amministrazione che ha in consegna le linee ed i tronchi.

Per il servizio, eventualmente comune nelle stazioni capolinea, saranno presi in tempo i necessari accordi per i reciproci compensi.

Saranno pure presi accordi per la circolazione dei treni nonchè per i segnali ed in generale per il regolamento di esercizio, e ciò tanto per le linee a scartamento promiscuo, quanto per quelle costrutte con binario accostato, di cui al successivo art. 2.

Circa i prodotti pei percorsi sulle linee e tratti comuni viene stabilito che ogni Amministrazione prende i propri, vale a dire che quelli relativi a viaggiatori e merci trasportati coi treni a binario ridotto, appartengono alla concessionaria; quelli invece, relativi a viaggiatori e merci trasportati coi treni del binario normale, appartengono allo Stato.

Art. 2.

Tronchi con sede indipendente ma addossati alle ferrovie dello Stato.

Essendo ammessa dalla legge 21 luglio 1910, n. 580, per le tratte Bari-Grumo e Ferrandina-Pisticci la costruzione del binario ridotto indipendente, utilizzando in tutto o in parte la sede delle ferrovie di Stato, è inteso che resta di proprietà della concessionaria la maggiore area che essa dovrà espropriare per la costruzione delle dette tratte, mentre la parte che essa dovrà occupare delle ferrovie esistenti rimarrà di proprietà dello Stato, e gravata della servitù di occupazione.

Le spese di manutenzione per le dette tratte saranno sostenute da ciascuna Amministrazione per la propria sede.

Art. 3.

Numero dei treni sulle linee di servizio comune.

Per le linee di servizio comune colle ferrovie di Stato il numero delle coppie di treni, con le quali si farà il servizio verrà stabilito d'accordo fra le due Amministrazioni, ma in modo però che il loro numero complessivo non riesca inferiore al numero di treni col quale dette linee vengono attualmente esercitate.

Allegato n. 3 alla convenzione

Indicazione delle linee di nuova costruzione costituenti i gruppi di cui all'art. 9 della convenzione.

Gruppo *A*.

1. Bari-Grumo km. 21.300.

2. Grumo-Altamura km. 27.300.
3. Altamura-Matera (3° lotto) km. 2.500.
4. Potenza-Laurenzana km. 30.500.
5. Avigliano-Pietragalla km. 21.500.
6. Lagonegro-Rivello km. 4.950.
7. Porto Santa Venere-Monteleone km. 14.500.
8. Soverato-Chiaravalle km. 17.600.
9. Rogliano-Colosimi km. 25.000.
10. Gioia-Seminara km. 12.000.

Totale del gruppo *A* km. 177.150.

Gruppo *B*.

1. Marsico Nuovo-Atena km. 28.100.
2. Laurenzana-Guardia Perticara km. 23.400.
3. Pietragalla-Acerenza km. 10.000.
4. Pedace Piccirillo-San Domenico km. 38.000.
5. Cutro-Cotrone Porto km. 18.000.
6. Monteleone-Mileto km. 12.800.
7. Colosimi-Decollatura km. 14.000.
8. Sorbo Fossato-Catanzaro Sala km. 17.000.
9. Seminara-Cittanova km. 34.450.
10. Saline di Lungro alla ferrovia Jonica km. 14.000.

Totale del gruppo *B* km. 209.750.

Gruppo *C*.

1. Matera-Ferrandina km. 35.000.
2. Ferrandina-Pisticci km. 12.900.
3. Marsiconovo-Moliterno km. 32.600.
4. Nova Siri-Valsinni km. 25.600.
5. Acerenza-Genzano km. 13.000.
6. Irsina-Gravina km. 21.800.
7. Rivello-Prestieri km. 19.450.
8. Piccirillo San Domenico-San Giovanni in Fiore km. 38.000.
9. Chiaravalle-Serra San Bruno km. 18.200.
10. Sorbo Fossato-Decollatura km. 14.000.
11. Cittanova-Giffone km. 20.700.

Totale del gruppo *C* km. 251.250.

Gruppo *D*.

1. Pisticci-Guardia Perticara km. 57.100.
2. Valsinni-Senise km. 19.300.
3. Irsina-Genzano km. 17.700.
4. Prestieri-Rotonda km. 11.800.
5. Cutro-Petilia Policastro km. 21.000.
6. Mileto-Soriano km. 23.200.
7. Marina di Gioiosa-Mammola km. 14.850.

Totale del gruppo *D* km. 164.950.

Gruppo *E*.

1. Guardia Perticara-San Martino km. 14.700.
2. San Chirico-Senise km. 21.700.
3. Rotonda-Castrovillari km. 43.800.
4. Petilia Policastro-Caccuri km. 21.000.
5. Soriano-Simbario km. 23.500.
6. Giffone-Mammola km. 15.000.

Totale del gruppo *E* km. 139.700.

Gruppo *F*.

1. San Martino-Moliterno km. 19.500.
2. San Martino-San Chirico km. 10.500.
3. Caccuri-San Giovanni in Fiore km. 14.000.
4. Serra San Bruno-Mongiana km. 11.000.

Totale del gruppo *C* km. 55.200.

Totale generale dei gruppi km. 998.000.

Il ministro dei lavori pubblici
E. SACCHI.
Il ministro del tesoro
F. TEDESCO.
Il direttore generale della Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo
G. Oliva.
Il presidente del Consiglio d'amministrazione della Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo
G. Falcone.
Andrea Vietri, teste.
Luigi Cappelletti, teste.
Il primo segretario delegato ai contratti
Avv. Carlo Petrocchi.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE del Mediterraneo

Società anonima con sede in Milano

Capitale L. 180 milioni interamente versato
ammortizzato per L. 3,769,500

Estratto dal libro n. 18
dei processi verbali delle adunanze del Consiglio d'amministrazione

Seduta n. 294 del 29 dicembre 1910.

Presenti i signori:

Falcone comm. avv. Giacomo, presidente.
Borromeo conte Giberto, vice presidente.
Arlotta cav. Antonio, consigliere.
Bertarelli comm. Tommaso, id.
Borghese duca Francesco, id.
Canzi Luigi, senatore del Regno, id.
Casana barone avv. Ernesto, id.
Durazzo Pallavicini, march. Giacomo Filippo, id.
Marangoni comm. avv. Alessandro, id.
Pallavicino march. Domenico, id.
Pollone comm. Eugenio, id.
Ravà comm. Enrico, id.
Silvestri rag. Giovanni, sindaco.
Joel comm. Otto, id.
Besozzi conte cav. Alessandro, id.
Oliva comm. ing. Giuseppe, direttore generale.
Peregalli comm. avv. Alessandro, segretario.

Viene letto ed approvato il verbale della scorsa adunanza.

Omissis.

Tutto ciò premesso, il signor direttore generale proporrebbe al Consiglio di prendere la seguente deliberazione:

« Il Consiglio, udita la relazione del direttore generale circa la concessione delle ferrovie di Basilicata e Calabria in conformità della legge 21 luglio 1910, n. 580:

richiamate le sue precedenti deliberazioni in argomento;

avuti gli ulteriori schiarimenti sulla portata della convenzione da stipularsi col Governo;

delibera

di confermare al direttore generale sig. comm. ing. Giuseppe Oliva le più ampie facoltà per la stipulazione dell'atto di concessione delle linee contemplate nella citata legge e di autorizzarlo a firmare l'atto stesso in modo definitivo, con tutti quei patti, condizioni e clausole che nell'interesse della Società riterrà più opportuni; come pure a concordare tutte le clausole che occorressero nei rapporti colle ferrovie di Stato in correlazione al detto atto di concessione;

di autorizzarlo pure, in quanto occorra, ad impegnarsi per chiedere, secondo le normali disposizioni di legge, la concessione della linea Mileto-Gioia Tauro-Radicena ».

Il signor presidente mette in discussione tale formula di deliberazione. Nessuno avendo chiesto la parola la mette a partito e risulta approvata all'unanimità.

Omissis.

Il presidente *G. Falcone.* — Il segretario *A. Peregalli.*

Copia per estratto conforme alla parte che vi corrisponde all'originale alle pagine 47 e 49 del libro 18 dei processi verbali delle adunanze del Consiglio di amministrazione della Società per le strade ferrate del Mediterraneo tenuto a sensi degli articoli 23 e 25 del Codice di commercio.

Milano, 4 gennaio 1911.

Dott. Domenico Moretti fu Angelo, notaio di Milano.

Visto per la legalizzazione della firma di Moretti dott. Domenico notaio di Milano.

Milano, dal R. tribunale civile e penale, il 5 gennaio 1911.

Il presidente
(*Firma illeggibile*).

CAPITOLATO

annesso alla convenzione per la costruzione e per l'esercizio della rete di ferrovie a scartamento ridotto ed a trazione a vapore della Basilicata e della Calabria.

Art. 1.

Progetti esecutivi.

I progetti esecutivi devono essere costituiti dai seguenti allegati:

a) corografia in scala non maggiore di 1/25,000 e non minore di 1/50,000 sulla quale sia riportato tanto il tracciato di massima quanto quello definitivo;

b) relazione tecnica specialmente per quanto riguarda le differenze fra il progetto di massima e quello esecutivo;

c) planimetria in scala di 1/2000;

d) profilo longitudinale in scala 1/2000 per le lunghezze e 1/200 per le altezze, con le quote del terreno e del piano di formazione, riferite al livello del mare, con la indicazione delle livellette e relative pendenze, coi dati delle curve e lunghezze dei rettilinei e con le lunghezze progressive;

e) sezioni normali in scala da 1/100;

f) sezioni trasversali in scala di 1/200 a distanza non maggiore di metri 100 ed estese, ove occorra, cioè in tutti i tratti nei quali il terreno presenti speciali accidentalità in modo da rappresentare con sufficiente approssimazione la figura del terreno ai due lati della ferrovia;

g) piani generali delle stazioni in scala di 1/500;

h) tipi normali e speciali dei fabbricati in scala di 1/100 con la pianta di ciascuno dei piani, un prospetto ed almeno uno spaccato;

i) tipi normali dei manufatti e tipi delle opere d'arte speciali aventi luce maggiore di metri 10 in scala non minore di 1/200 con piante, prospetti e sezioni, trasversale e longitudinale; per le costruzioni metalliche e per quelle in cemento armato saranno aggiunti i relativi calcoli di resistenza;

k) tipi delle opere di sostegno, di difesa e di consolidamento della ferrovia;

l) tipi delle gallerie;

m) tipi dell'armamento in scala 1/100;

n) tipi degli impianti e meccanismi fissi nelle stazioni e fermate;

o) tipi degli impianti e meccanismi per la generazione, trasformazione e trasmissione dell'energia, ove venga proposta la trazione elettrica;

p) elenco dei passi a livello con la indicazione dei sistemi di chiusura che si intende adottare;

q) tabelle dei rettilinei e delle curve;

I progetti esecutivi di cui al presente articolo, dovranno essere compilati in piena conformità alle condizioni tecniche ed alle modalità del corpo stradale stabilite all'art. 4 della convenzione, in merito alle quali si aggiunge quanto appresso:

Per la costruzione dei muri di sostegno, di controriva, di sottoscarpa e dei manufatti aventi larghezza di luce inferiore a metri 10, la concessionaria dovrà attenersi alle modalità e dimensioni stabilite dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, per le proprie costruzioni e da esssa raccolte nell'opuscolo: « Modalità da adottarsi per la compilazione dei progetti di manufatti, muri e gallerie » in quanto non sia diversamente disposto nel citato articolo 4 della convenzione.

Le travate metalliche dovranno essere costruite in ferro omogeneo secondo le disposizioni dello schema di regolamento generale in vigore presso le ferrovie dello Stato, ed i progetti esecutivi delle travate stesse, nonchè delle costruzioni in cemento armato, dovranno essere presentati all'approvazione ministeriale corredati di calcoli giustificativi.

Il numero delle case di guardia doppie e semplici dovrà essere stabilito in modo che si disponga sempre in non meno di due camere per chilometro di linea, e ciascuna delle case stesse dovrà essere fornita di forno e di acqua potabile.

Pei fabbricati della via e delle stazioni della intera rete dovranno adottarsi tipi di ampiezza non inferiore a quella dei tipi allegati ai progetti di massima delle linee di Basilicata, compilati dalla Direzione generale delle ferrovie dello Stato.

Quando trattisi di opere che interessino il regime dei corsi di acqua, i relativi progetti esecutivi dovranno avere riportato il nulla osta da parte dei competenti Uffici del genio civile, prima di essere sottoposti all'approvazione ministeriale.

Coi progetti esecutivi dovranno essere sottoposte all'approvazione governativa le norme di contabilità da seguire durante la costruzione per il controllo agli effetti del sindacato e vigilanza governativa.

Le norme per la contabilità dell'esercizio dovranno essere sottoposte all'approvazione governativa almeno due mesi prima dell'apertura all'esercizio del primo tronco della rete.

Art. 2.

Stazioni e fermate.

Le stazioni e fermate saranno stabilite nelle località qui appresso designate per ciascuna linea e tronco, di nuova costruzione ed in corso di esecuzione:

a) nel tronco Bari-Grumo-Altamura-Ferrandina:

stazione di Bari, stazione di Modugno, stazione di Bitetto, stazione di Grumo, stazione di Toritto, stazione di Selvella, stazione di Sant'Agostino, stazione di Venusio, stazione di Matera, stazione di Monte Scaglioso, fermata di Santa Lucia, stazione di Pomarico-Miglionico e fermata di Miglionico;

b) nel tronco Pisticci-Guardia Perticara-San Martino d'Agri-Atena:

stazione di Craco, stazione di Montalbano Jonico, stazione di Tursi, fermata di Caprarico, stazione di Sant'Arcangelo, stazione di Stigliano, stazione di Guardia Perticara Bivio, stazione di Armento, stazione di San Martino d'Agri, stazione di Spinosa, stazione di Moliterno, stazione di Saponara, stazione di Viggiano, stazione di Marsico Vetere, stazione di Tramutola, fermata di Paterno, stazione di Marsico Nuovo, stazione di Brienza;

c) nel tronco Potenza Inferiore-Guardia Perticara-Bivio:

stazione di Pignola, stazione di Anzi-Abriola, stazione di Calvello, stazione di Laurenzana, fermata di Serra Alata, stazione di Corleto Perticara, stazione di Guardia-Perticara;

d) nel tronco San Martino d'Agri-Nova Siri, stazione di San Chirico-Raparo, stazione di Carbone, stazione di Calvera, stazione di

Castronuovo-Roccanuova, stazione di Chiaromonte, stazione di Senise, stazione di Noepoli, stazione di San Giorgio, fermata Colobraro, stazione di Valsinni, stazione di Rotondella, fermata di Tucci;

e) nella linea Avigliano-Gravina:

stazione di Avigliano, stazione di Pietragalla-Serra la Guardia, stazione di Acerenza-Palmira-Cancellara, fermata di Palmira stazione di Genzano, stazione di Santa Caterina, fermata di Irsina, stazione di Irsina, fermata di Santa Teresa di Gravina;

f) nella linea Lagonegro-Castrovillari-Spezzano Albanese:

stazione di Rivello, fermata di bivio Latronico, stazione di Lauria, stazione di Prestieri, stazioni di Castelluccio Superiore, stazione di Castelluccio Inferiore, stazione di Rotonda Viggianello, stazione di Laino Borgo, stazione d. Laino Castello, fermata di Pietragrossa, fermata di Papasidero, stazione di Mormanno, fermata di Passo della Scala, stazione di Acquafredda, stazione di Campotenese, fermata di Fortino, fermata di Carbonaro, fermata di San Paolo, stazione di Morano Calabro, stazione di Castrovillari, stazione di Frascineto-Ferroncito, fermata di servizio, stazione di Civita, stazione di Cassano Jonico;

g) nella linea Pedace-Cutro-Cotrone-Porto:

stazione di Pedace (paese), stazione di Casole-Trentà, stazione di Serra Pedace, stazione di Spezzano Piccolo, stazione di Spezzano Grande, stazione di Celico Minneto, stazione di Rovito, stazione di Lappano, stazione di San Pietro in Guarano, fermata di servizio, stazione di Piccirillo San Domenico, stazione di Camigliati, stazione di Casolisi, fermata di servizio, stazione di San Giovanni in Fiore, stazione di Casino, stazione di Cerenzia, stazione di Caccuri, stazione di Cotronei, stazione di Petilia Policastro, stazione di Roccabernarda, stazione di San Mauro Marchesato, stazione di Cutro-Scandale, stazione di Papanice, stazione di Apriglianello, stazione di Cotrone città e stazione di Cotrone Porto;

h) nella linea Santa Venere-Monteleone-Serra Mongiana con diramazione a Soverato:

stazione di Pizzo, stazione di Longobardi, stazione di Monteleone, stazione di Cessaniti, stazione di San Costantino Calabro, stazione di Mileto Calabro, stazione di Francica, stazione di Arena-Acquaro-Dasà, stazione di Soriano Calabro; stazione di Pizzoni, stazione di Vazzano, stazione di San Nicola da Crissa, stazione di Vallelonga, stazione di Simbario, stazione di Serra San Bruno, stazione di Mongiana, stazione di Cardinale, stazione di Chiaravalle Centrale, stazione di Petrizzi San Vito;

i) nella linea Pietrafitta-Rogliano-Catanzaro-Sala;

stazione di Aprigliano, stazione di Siane Crati, fermata di Figline Cellara, fermata di Mangone, stazione di Pian del Lago, fermata di Santo Stefano, stazione di Rogliano, stazione di Carpanzano, stazione di Scigliano, stazione di Colosimi, stazione di Bianchi, stazione di Soveria Mannelli, stazione di Decollatura, stazione di Serrastretta, stazione di San Pietro Apostolo-Cicala, stazione di Sorbo-San Basile-Fossato, stazione di Gimigliano, fermata di Galliano, stazione di Pentone e stazione di Catanzaro città;

l) nella linea Gioja Tauro-Piana di Palmi, Giojosa; fermata di San Faustino, stazione di Palmi, stazione di Seminara, stazione di Melicuccà, stazione di Sant'Eufemia, stazione di San Procopio-Sinopoli, stazione di Cosoleto-Sitizzano, stazione di Tresilico-Oppido, fermata di Varapodio-Terranova-Molocchio, stazione di Jatrinoli-Radicena, stazione di Cittanova, stazione di San Giorgio-Morgeto, stazione di Polistena, stazione di Cinquefronde, stazione di Maropati-Anoja, stazione di Giffone, stazione di Mam · ola, stazione di Grotteria, stazione di Martone-San Giovanni di Gerace, stazione di Giojosa Jonica;

m) Nella linea Saline di Lungro, alla linea Jonica:

stazione di Saline di Lungro, stazione di Firmo-Altomonte, stazione all'innesto con la ferrovia Sibari-Cosenza.

Esse saranno costruite secondo i tipi che approverà il Ministero dei lavori pubblici, salvo sempre al Ministero stesso di prescrivere gli ampliamenti e le aggiunte che dopo l'apertura all'esercizio potranno essere richieste dai bisogni del servizio.

È riservato in ogni tempo al Ministero di ordinare, sentita la concessionaria, quelle variazioni, soppressioni ed aggiunte nel numero e nello stabilimento delle stazioni e delle fermate che riconoscesse opportune.

Il piano della via ferrata nelle stazioni sarà orizzontale, salvo in casi speciali e ben giustificati nei quali si potrà ammettere una pendenza non maggiore del tre per mille.

Art. 3.

Stazioni comuni, innesti ed ampliamenti.

Le stazioni comuni con la rete dello Stato in cui avvengono innesti delle nuove linee sono le seguenti:

Bari, Grumo, Altamura, Ferrandina, Pisticci, Gravina, Pietragalla, Potenza Inferiore, Nova Siri, Sibari, Spezzano, Cosenza, Cotrone, Catanzaro Sala, Porto Santa Venere, Soverato, Marina di Giojosa, Gioja Tauro.

È riservata al Ministero l'approvazione degli accordi che la Società concessionaria dovrà prendere con la Direzione generale delle ferrovie dello Stato all'effetto di regolare gli innesti delle nuove linee ed il servizio di queste nelle stazioni della rete di Stato.

Saranno a carico della concessionaria tutte le spese per gli ampliamenti e le innovazioni che, per l'esercizio delle nuove linee occorressero, a giudizio del Ministero, in dette stazioni.

Sarà obbligo della Società concessionaria di provvedere a proprie spese allo impianto di una nuova stazione all'innesto della Sicignano-Lagonegro con la linea Napoli-Metaponto fra i km. 105 e 106 di quest'ultima.

Detta nuova stazione sarà di uso comune e dovrà eseguirsi in base a progetto concordato fra le due Amministrazioni interessate ed approvato dal Ministero.

L'esecuzione dei lavori di ampliamento e di innovazione in tutte le sopracitate esistenti stazioni di innesto spetterà di diritto alla Amministrazione delle ferrovie dello Stato, mentre l'impianto della nuova stazione di cui sopra è parola potrà essere eseguito dalla Società concessionaria in quanto non interessi il binario di corsa della Napoli-Metaponto e la regolarità dell'esercizio della linea stessa.

Le spese all'uopo sostenute dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, dovranno essere rimborsate dalla Società concessionaria.

Le eventuali contestazioni che sorgessero nella liquidazione delle suddette spese saranno deferite per la soluzione al Collegio arbitrale nominato come all'art. 30 della convenzione.

Art. 4.

Traversate.

Le concessioni di traversate per passaggi a livello, ancorchè pedonali, per cavalcavia, sottovia, acquedotti, condutture di gas illuminante, o di energia elettrica ed altre simili, non potranno essere fatte senza l'approvazione governativa.

Le traversate a livello con le vie ordinarie si eseguiranno sotto un angolo non minore di 45 gradi.

L'indicazione delle traversate da munirsi di chiusura, nonchè del sistema di chiusura, e di quelle che potranno lasciarsi aperte sarà data dal Ministero, su proposta della concessionaria, con l'approvazione del progetto esecutivo.

I passi pedonali potranno essere muniti di chiusura a girandola o di cancelletti, o lasciati completamente aperti, ma saranno provvisti di tabella monitoria.

I passi a livello privati potranno essere muniti di chiusura con chiave da tenersi in consegna dall'utente sotto la sua responsabilità.

La chiusura dei passi a livello carreggiabili sarà costituita da cancelli o sbarre da ambo i lati della via ferrata, manovrati sul posto o a distanza e collocati a non meno di due metri della più vicina rotaia.

Nella loro apertura dovranno lasciare un varco libero misurato a squadra con la via ordinaria di m. 4 a 6 a seconda della importanza della strada, salvo quelle maggiori larghezze che in casi speciali potranno occorrere alla intersezione con grandi viali di pubbliche passeggiate e simili; per le strade vicinali o private la suddetta larghezza sarà da 2 a 4 metri. In corrispondenza del passaggio le rotaie saranno munite di controrotaia interna lunga almeno m. 1.50 in più della larghezza libera del varco.

Le rampe di accesso avranno pendenza più o meno dolce, che sarà regolata a seconda dell'importanza e della natura della strada e previ gli accordi con l'Amministrazione interessata; in ogni caso fra la rampa di accesso e la ferrovia dovrà d'ambo i lati intercedere un tratto orizzontale possibilmente non minore di m. 10; esse saranno coperte con acconcio materiale in conformità dei tronchi contigui della strada a cui si uniscono.

Per gli attraversamenti con altre ferrovie o tramvie sarà osservato l'art. 43 della legge 27 dicembre 1896, n. 561.

Il ministro potrà in ogni tempo, e anche dopo l'apertura dell'esercizio, ordinare alla concessionaria per ragione di pubblica incolumità, di modificare le condizioni di chiusura e di attraversamento dei passi a livello, salvi per la concessionaria gli adeguati compensi da convenirsi con chi di ragione nel caso che la necessità si verifichi per mutate condizioni delle strade attraversate in confronto a quelle esistenti al tempo del primitivo impianto.

Art. 5.

Chiusura della linea.

Le ferrovie concesse saranno isolate con adeguato sistema di chiusura nei tratti in vicinanza dei luoghi abitati, delle stazioni, ed in quelli nei quali la ferrovia è stabilita su strada ordinaria, nelle località ove il bestiame è allevato brado, ed in quegli altri tratti ove sarà richiesto per la sicurezza dell'esercizio.

La indicazione dei tratti da munirsi di chiusura sarà data dal Ministero, su proposta della concessionaria, con l'approvazione del progetto esecutivo. Sarà però sempre in facoltà del Ministero d'imporre, anche dopo l'apertura all'esercizio, l'estensione della chiusura su quei tratti pei quali lo riconoscesse necessario.

Art. 6.

Interposizione del binario ridotto sulle linee a tronchi della rete di Stato.

Le tratte di linee esistenti esercitate dallo Stato e che vengono concesse alla Società per essere contemporaneamente esercitate a scartamento ridotto sono quelle indicate al n. 3 dell'art. 1 della convenzione.

Lo scartamento ridotto sarà ottenuto mediante interposizione del binario a scartamento di 0.95 entro il normale ed i lavori per tale impianto, nonchè gli adattamenti del binario ridotto sulle travate metalliche, faranno carico alla concessionaria, mentre la loro esecuzione è riservata alla Direzione generale delle ferrovie dello Stato giusta le norme di cui all'art. 7 della convenzione.

Analogamente si procederà per quanto riflette la linea Cosenza-Pietrafitta contemplata al n. 4 dell'art. 1 della predetta convenzione.

Le spese correnti dovranno dalla Società concessionaria essere rimborsate alla Direzione generale delle ferrovie dello Stato.

Le eventuali controversie che potessero insorgere pei lavori di cui al presente articolo, saranno definite come all'art. 30 della convenzione.

Art. 7.

Tronchi da addossare alle ferrovie esercitate dallo Stato.

Il binario a scartamento ridotto per i tronchi Bari-Grumo e Ferrandina-Pisticci verrà posato ad una distanza non minore di m. 2.00 da quello normale esistente, provvedendosi al necessario allargamento del corpo stradale.

Le opere d'arte in muratura potranno essere prolungate di quanto occorra, mentre dovrà provvedersi alla costruzione di speciali travate indipendenti per le esistenti opere a travate metalliche.

Tutti i lavori relativi a detti tronchi saranno eseguiti a spesa ed a cura della Società concessionaria, restando questa obbligata a sottostare a tutte le prescrizioni e cautele per l'esercizio, che verranno imposte durante la esecuzione dalla Direzione generale delle ferrovie dello Stato.

Ove per lo impianto del binario ridotto si renda necessaria la demolizione di qualche fabbricato della rete di Stato, la Società concessionaria dovrà procedere alla ricostruzione del fabbricato stesso in altra località, previ accordi con la Direzione generale predetta.

Art. 8.

Impianto condutture elettriche.

Nel caso che venga adottato l'esercizio a trazione elettrica, agli effetti della legge 7 giugno 1894, n. 232, sulle trasmissioni a distanza delle correnti elettriche, per evitare ogni possibile inconveniente sulle linee telegrafiche e telefoniche esistenti in prossimità della ferrovia, per effetto di fenomeni di induzione prodotti dalle correnti ad alto potenziale, la concessionaria, prima dell'inizio dei lavori per l'impianto della conduttura elettrica, dovrà prendere col Ministero delle poste e dei telegrafi speciali accordi per adottare a tutte sue cure e spese i provvedimenti che, a giudizio insindacabile di detta Amministrazione saranno riconosciuti necessari ed efficaci.

Art. 9.

Tronchi e stazioni comuni per costruzione di ferrovie non comprese nella presente concessione.

La concessionaria dovrà accordare al Governo, o ad altri che fossero autorizzati a costruire ed esercitare nuove linee di strade ferrate, l'uso delle stazioni e dei tronchi parziali che potessero rendersi comuni a dette nuove linee, mediante però i compensi e sotto le condizioni che verranno d'accordo convenuti, ed in caso di dissenso stabiliti dal Collegio arbitrale nominato come all'art. 30 della convenzione.

Art. 10.

Binari di diramazione per stabilimenti governativi e per uso di enti locali e privati.

Fermo il disposto degli articoli 4 e 5 della legge 30 giugno 1906, n. 272, il Governo avrà sempre il diritto di costruire a sue spese e di esercitare binari di diramazione per stabilimenti suoi propri sia militari che civili.

La Società concessionaria dovrà accordare binari di diramazione dalle stazioni e fermate ed anche lungo le linee, a servizio di privati e di enti locali, purchè ciò possa farsi, compatibilmente con la sicurezza dell'esercizio, in seguito ad approvazione del Ministero ed alle condizioni che saranno stabilite di accordo od in caso di dissenso da un Collegio di arbitri costituito come dall'art. 30 della convenzione.

La concessionaria dovrà eseguire a spese del richiedente il raccordo fra le linee concesse ed il binario di diramazione.

Art. 11.

Tutela della pubblica igiene e della incolumità contro i terremoti.

Nella esecuzione dei lavori della rete sono vietati gli scavi che possano dar luogo a ristagni d'acqua o ad impaludamenti in modo permanente.

Per le cavo di prestito, che fosse indispensabile di aprire, la concessionaria sarà tenuta all'osservanza delle disposizioni delle leggi 2 novembre 1901, n. 460, e 15 maggio 1904, n. 209 e dei relativi regolamenti.

Del pari per tutto quanto riguarda la costruzione e l'esercizio della rete, la Società concessionaria è tenuta all'osservanza delle leggi predette e delle altre tutte contenenti disposizioni per com-

battere la malaria o sul chinino di Stato, e dei regolamenti relativi, nonchè all'osservanza delle leggi speciali per le località soggette a terremoti, e delle disposizioni ed istruzioni generali e speciali, che, per l'esecuzione di dette norme legislative e regolamentari siano, o possano essere emanate.

Art. 12.

Antichità.

I monumenti che venissero scoperti nella esecuzione dei lavori non saranno menomamente danneggiati. La Società concessionaria dovrà dare immediato avviso del rinvenimento al prefetto della Provincia.

Trattandosi di monumenti dei quali il Governo decidesse la conservazione sul posto, dovrà la concessionaria studiare e proporre l'occorrente variante che essa sarà obbligata di adottare senza alcun compenso.

Per la pertinenza delle statue, medaglie, frammenti archeologici e di tutti gli oggetti antichi in genere si osserveranno le leggi ed i regolamenti in vigore.

Art. 13.

Opere di difesa nazionale.

La concessionaria non potrà opporsi a che, sia durante la costruzione, sia durante l'esercizio, l'autorità militare esegua con personale e mezzi propri tutte quelle opere che a suo esclusivo giudizio crederà necessario di predisporre nell'interesse della difesa nazionale; ciò beninteso senza recare danno od incaglio all'esercizio.

Art. 14.

Esecuzione dei lavori.

Per tutto quanto riguarda le modalità di costruzione e la qualità dei materiali da impiegarsi, la Società concessionaria dovrà attenersi alle disposizioni di cui al capitolato generale tecnico di appalto delle opere che si eseguiscono dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Art. 15.

Materiale rotabile.

La Società concessionaria dovrà in tempo opportuno, prima della esecuzione delle relative provviste, presentare all'approvazione governativa i tipi del materiale rotabile il quale sarà costruito secondo i più recenti e migliori sistemi e non potrà essere messo in circolazione se non dopo le debite ricognizioni ed esperimenti e l'autorizzazione governativa secondo i regolamenti in vigore.

Il materiale rotabile dovrà essere atto, secondo le prescrizioni del Governo, ai trasporti militari; le carrozze a corridoio longitudinale, quando sia richiesto dal Governo, dovranno essere costruite in modo da potersi adattare al trasporto dei malati e feriti.

Qualora il Governo ritenga di dotare le stazioni della rete di assortimenti di panche, sbarre e lanterne per l'arredamento dei carri ferroviari da adibirsi a trasporti di truppe, la concessionaria dovrà riceverli e tenerli in custodia senza diritto ad alcun compenso.

Art. 16.

Preferenza all'industria nazionale.

La Società concessionaria potrà ammettere ditte estere alla gara per la provvista del materiale metallico di armamento, di quello fisso, di quello rotabile e di quello elettrico; ma dovrà limitare tale gara soltanto ad una metà della provvista occorrente, e preferire l'industria nazionale ogni qualvolta questa proponga prezzi che non superino la media dei prezzi migliori offerti dalle ditte estere, computata come in appresso ed aumentata del 5 per cento della media stessa depurata dalle spese di dogana.

Il computo della media dei prezzi migliori sarà fatto prendendo la media delle offerte più basse che rappresentino la metà del numero delle offerte estere riconosciute valide. Se queste fossero in numero dispari, la media sarà fatta sul numero stesso aumentato di uno; e se l'offerta estera fosse una sola, la decisione sarà rimessa al giudizio del Ministero dei lavori pubblici.

Qualora in detta prima gara sia rimasta preferita l'industria nazionale alla stessa ditta aggiudicataria, o ad altre ditte nazionali, sarà affidata la fornitura dell'altra metà alle stesse condizioni della prima aggiudicazione. Se sia rimasta invece preferita nella prima gara una ditta estera o non sia stato possibile l'allogamento della seconda metà alle ditte nazionali, come sopra, sarà aperta una seconda gara limitata all'industria nazionale, e solo nel caso che le offerte relative risultassero superiori al prezzo di aggiudicazione della prima metà alla ditta estera, o che tale gara rimanesse deserta, la concessionaria sarà libera di aprire nuovamente una gara internazionale.

Alle suddette gare internazionali saranno ammesse soltanto ditte fabbricanti di materiali e non ditte aventi sola rappresentanza, adottando, in quanto siano applicabili nei singoli casi, le norme degli articoli 27, 28, 31 a 45 del regolamento per le costruzioni di strade ferrate, approvato col R. decreto 17 gennaio 1886, n. 3705.

La Società concessionaria dovrà presentare all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici l'elenco delle Ditte nazionali ed estere da ammettersi alla gara per ogni fornitura.

La regolarità delle operazioni di gara di aggiudicazione, alle quali dovrà assistere un funzionario dell'Ufficio speciale delle ferrovie, sarà riconosciuta dal Ministero, ed ove le premesse disposizioni risultino inadempiute, sarà applicata alla Società concessionaria una multa del 15 per cento del valore dei materiali.

L'importo delle multe, in caso di mancato pagamento, sarà trattenuto sulle annualità delle sovvenzioni governative.

In casi speciali è in facoltà del Ministero dei lavori pubblici autorizzare la deroga alle disposizioni del presente articolo, quando risulti che l'industria nazionale non possa provvedere alle richieste.

Art. 17.

Scorta di combustibile.

In relazione alle disposizioni contenute nell'art. 23 della legge 30 giugno 1906, n. 272, la Società concessionaria dovrà sempre tenere lungo le linee concesse una provvista di combustibile sufficiente almeno per un trimestre.

Quando il Governo stimasse di ordinare provviste di combustibile superiori al consumo di un trimestre, la concessionaria dovrà eseguirle, salvo il diritto agli eventuali compensi per la maggiore provvista occorrente oltre un quadrimestre.

Art. 18.

Numero dei treni ed orari.

L'apertura all'esercizio di tutte le linee a scartamento ridotto costituenti la nuova rete concessa si farà con tre coppie almeno di treni giornalieri viaggiatori.

Resta però in facoltà del Governo autorizzare la Società di anno in anno con l'approvazione degli orari, ad effettuare un minore numero di treni sulle linee di esercizio promiscuo, sempre quando con esso e con i treni delle ferrovie dello Stato, il numero complessivo dei treni non riesca inferiore a quello oggi effettuato sulle linee stesse.

Il Governo si riserva il diritto di prescrivere, sentita la Società concessionaria, in tutte o parte delle linee concesse quegli aumenti del numero delle corse che siano richiesti dallo sviluppo del traffico.

Analoga facoltà è data alla Società concessionaria, la quale dovrà sottoporre alla previa approvazione del Ministero le relative proposte.

Il Governo si riserva pure di prescrivere, sentita la Società concessionaria, la istituzione di treni diretti su quelle linee in cui prodotto lordo raggiunga le lire seimila al chilometro ed ove le esigenze del traffico lo richieggano.

Gli orari su tutte le linee della rete concessa dovranno essere

proposti dalla concessionaria e non potranno mettersi in vigore se non in seguito all'approvazione del Ministero, il quale potrà anche imporre quelle modificazioni che ritenga opportune.

La concessionaria dovrà in tempo utile notificare al pubblico gli orari approvati.

Dovrà inoltre prevedere in orario quel numero di treni facoltativi militari che saranno indicati dal Governo.

Art. 19.

Obblighi e diritti della Società concessionaria per la consegna della linea Cosenza-Pietrafitta.

Con la consegna della linea Cosenza-Pietrafitta, di cui all'art. 8 della legge 21 luglio 1910, n. 580, la Società concessionaria subentra all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato negli obblighi e diritti dirivanti da tutte le convenzioni in vigore con terzi per qualsiasi causa fino alla loro scadenza.

Di tali convenzioni sarà consegnata copia alla Società all'atto della assunzione all'esercizio.

La Società concessionaria consegnerà nella stazione di Cosenza alla Direzione generale delle ferrovie dello Stato tutto il materiale metallico di armamento a scartamento normale che, a cura e spese della concessionaria stessa, dovrà essere tolto d'opera a sensi delle norme di cui all'art. 7 della convenzione.

Art. 20.

Servizio cumulativo e di corrispondenza.

Sarà obbligo della concessionaria di effettuare il servizio cumulativo con le linee di eguale scartamento (m. 0.95) che venissero a far capo alle stazioni delle sue linee, eseguire cioè, senza rinnovamento di spedizione, i trasporti delle cose dall'una all'altra linea, anche se ai trasporti siano applicabili la tariffa militare o quelle stabilite dalle concessioni speciali di cui al seguente art. 24.

Questo servizio cumulativo avrà luogo nel maggior numero possibile di stazioni, eziandio pei viaggiatori, qualunque sia la tariffa loro applicabile.

La Società concessionaria dovrà perciò convenire con gli esercenti le altre linee i patti e le condizioni di tali servizi e provvedere a loro spese a tutti quegli altri impianti che siano necessari per congiungersi con le dette linee.

Allorchè l'accordo con gli altri esercenti non sia effettuato nel termine di sei mesi dal giorno della richiesta di uno di essi o del Governo, le condizioni pel servizio cumulativo, verranno stabilite da tre arbitri nominati come all'art. 30 della convenzione.

Con le linee a scartamento normale, fermo in ogni caso l'obbligo della maggiore possibile estensione del servizio cumulativo viaggiatori, dovrà per le merci attivarsi almeno il servizio di corrispondenza.

Però, per i trasporti in servizio cumulativo o di corrispondenza con le linee di Stato, la Società concessionaria è esonerata dall'obbligo del cumulo delle distanze di cui all'ultima parte del secondo comma dell'art. 41 della legge 7 luglio 1907, n. 429.

Sarà inoltre obbligo della concessionaria di prendere accordi con gli esercenti le linee di navigazione affinchè possano eseguirsi i trasporti di persone e di merci in servizio cumulativo.

Le convenzioni di servizio cumulativo o di corrispondenza debbono essere presentate al Ministero dei lavori pubblici, ufficio speciale per le ferrovie, per l'approvazione preventiva.

Art. 21.

Tariffe e condizioni di trasporto.

La Società concessionaria presenterà all'approvazione governativa, prima dell'apertura all'esercizio, il progetto delle tariffe e condizioni di trasporto, redatto, tenendo conto delle disposizioni dell'art. 62 della legge 31 marzo 1904, n. 140.

Le tariffe e condizioni di trasporto anzidette non potranno essere applicate senza la preventiva autorizzazione del Governo.

L'imposta erariale e la tassa di bollo, che, nei riguardi del pubblico, sono comprese nei prezzi della tariffa predetta, saranno dalla concessionaria versate nelle Casse dello Stato, rispettivamente nella misura del 2 e dell'1.50 per cento dei prodotti relativi.

L'aumento delle tariffe, previsto per i tratti con cremagliera dall'art. 16 della legge 27 dicembre 1896, n. 561 e dall'art. 43 della legge 7 luglio 1907, n. 429, sarà stabilito in base ad uno sviluppo virtuale triplo della lunghezza orizzontale effettiva.

La Società concessionaria non potrà, senza la preventiva approvazione del Governo, alterare in nessuna maniera i prezzi delle tariffe, nè accordare qualsiasi speciale facilitazione a chicchessia, nè modificare le condizioni e norme dei trasporti. Potrà soltanto, dandone avviso in tempo utile al Ministero dei lavori pubblici, ufficio speciale delle ferrovie, organizzare corse di piacere a prezzo ridotto ed accordare facilitazioni di prezzo per viaggi con treni ordinari in occasione di feste, fiere, mercati e simili.

La Società concessionaria potrà, previa approvazione del Governo, accordare speciali riduzioni di tariffe od altre facilitazioni a singoli speditori e per determinati trasporti, purchè in eguale misura essa le accordi a chiunque ne faccia richiesta, offra alla ferrovia eguali vantaggi e si trovi in circostanze equivalenti.

Di tali facilitazioni dovrà dare in tempo utile preavviso al Ministero, il quale potrà conservarle o revocarle, e dovrà pure notificarle al pubblico nel momento della loro stipulazione.

Art. 22.

Agevolazioni ed abbonamenti speciali per studenti, agricoltori ed operai.

Saranno trasportati gratuitamente sul primo treno mattutino delle linee, per viaggi non superiori a 30 chilometri e diretti ai capoluoghi di mandamento, o a luoghi di fiere o mercati, i prodotti della campagna, della stalla e della pesca che i campagnuoli e pescatori viaggianti in 3ª classe portano seco allo scopo di vendita diretta sul mercato o sul luogo di consumo.

Gli stessi campagnuoli e pescatori, o i loro incaricati, potranno, con qualunque treno della giornata, riportare gratuitamente con loro, nel ritorno, gli imballaggi, i recipienti, le bottiglie e i panieri vuoti che abbiano servito come sopra, osservando le modalità da stabilirsi dall'Amministrazione.

Saranno pure trasportati gratuitamente, e per qualunque destinazione, gli attrezzi rurali dei quali i coltivatori ed i braccianti fossero muniti per la lavorazione dei campi.

Il peso massimo delle merci ed attrezzi, trasportabili come sopra, non potrà superare, calcolati i recipienti ed imballaggi, e compreso l'eventuale bagaglio, i 30 chilogrammi per viaggiatore, nè essere ripartito in più di cinque colli.

Detti colli saranno ammessi in quanto possano collocarsi, senza incomodo degli altri viaggiatori, sotto i sedili e sui porta-bagagli delle carrozze, oppure possano accolonnarsi in un lato della vettura.

La concessionaria, a richiesta del Governo, è obbligata ad istituire speciali biglietti di abbonamento settimanale e festivo per gli studenti, per gli operai e per i lavoratori della terra, colle tariffe e condizioni che saranno stabilite d'accordo col Governo.

Art. 23.

Riduzioni di tariffe in casi di pubbliche calamità.

In caso di straordinaria carestia o di altra calamità pubblica, il Governo potrà ordinare, pei generi di prima necessità, che siano da trasportarsi per conto del Governo, delle Provincie, dei Comuni, ovvero di Comitati di soccorso o di Società cooperative dal Governo stesso indicate, una temporanea riduzione entro il limite del 0 per cento delle tariffe in vigore, senza che la concessionaria abbia diritto a verun compenso.

Art. 24.

Concessioni speciali e trasporti militari.

Ai trasporti qui sotto indicati debbono essere applicati i prezzi depurati dalle sopratasse a favore degli Istituti di previdenza del personale ex tre grandi reti, stabilite con la legge 29 marzo 1900, n. 101, le relative norme, condizioni e modalità, in ogni tempo in vigore sulle ferrovie dello Stato.

Concessione *A* — Trasporti per conto della R. Casa.
Concessione *B* — Trasporti per conto dello Stato.
Concessione *C* — Impiegati dello Stato.
Concessione I — Congressi, Esposizioni e Concorsi.
Concessione II — Elettori politici.
Concessione III — Veterani, reduci e superstiti dalle patrie battaglie.
Concessione IV — Scrofolosi ed ammalati indigenti inviati alle cure balnearie.
Concessione V — Ragazzi poveri inviati alle cure climatiche.
Concessione VI — Associazioni di carità.
Concessione VII — Istituti di carità.
Concessione VIII — Maestri elementari comunali.
Concessione IX — Compagnie teatrali ed assimilate.
Concessione X — Emigranti in comitiva ed emigrati rimpatrianti.
Concessione XI — Operai e braccianti in comitiva.
Concessione XII. — Coloni in comitiva.
Concessione XIII. — Istituti civili d'istruzione governativi o riconosciuti dallo Stato.
Concessione XIV. — Federazione ginnastica italiana.
Concessione XV. — Club alpino italiano.
Concessione XVI. — Ammalati indigenti ammessi nelle R. Terme di Acqui.
Concessione XVII. — Indigenti alienati e supposti idrofobi.
Concessione XVIII. — Cavalli da corsa, riproduttori e puledri lattanti.
Concessione XIX. — Alberi d'innesto, piantine forestali, macchine e strumenti agrari, bestiame.

Ai trasporti militari (R. esercito, R. marina e R. guardia di finanza) debbono essere applicate le norme, condizioni e modalità risultanti dal regolamento per i trasporti militari in ferrovia, emanato e da emanarsi in applicazione della convenzione 28 settembre 1882, e successivi atti addizionali; e debbono essere applicati i prezzi stabiliti per le ferrovie dello Stato, depurati però dalle soprattasse di cui al primo comma.

Art. 25.

Pubblicità delle tariffe.

Le tariffe in vigore, nonchè le modificazioni, estensioni od aggiunte alle medesime, dovranno essere rese note al pubblico in tempo utile; ed inoltre un esemplare delle medesime, tenuto al corrente, dovrà trovarsi sempre depositato nelle stazioni a disposizione del pubblico per prenderne visione.

Art. 26.

Trasporti gratuiti.

La Società concessionaria sarà obbligata a trasportare gratuitamente nelle vetture di qualsivoglia classe i funzionari governativi incaricati della sorveglianza e del sindacato sulle ferrovie e i loro bagagli, nonchè, a richiesta del Governo, quei funzionari ed agenti dello Stato, i quali, per ragione di ufficio in dipendenza dei rapporti con la ferrovia, debbono compiere frequenti viaggi.

A tale effetto la concessionaria dovrà tener valida la tessera di riconoscimento rilasciata dal Ministero dei lavori pubblici (Ufficio speciale delle ferrovie), ai propri funzionari e fornire i biglietti di circolazione temporanea o per viaggi isolati, e i buoni per trasporto gratuito del bagaglio, che le saranno richiesti dall'Ufficio speciale medesimo.

La concessionaria dovrà pure trasportare gratuitamente i membri del Parlamento, il presidente, presidenti di sezione e componenti del Consiglio superiore dei lavoei pubblici, e, nei limiti della rispettiva giurisdizione, i prefetti e sottoprefetti; per i sottoprefetti, inoltre, il trasporto gratuito sarà concesso fino al capoluogo della provincia di cui fanno parte.

I funzionari ed agenti dell'Ufficio speciale delle ferrovie e le loro famiglie avranno lo stesso trattamento dalla concessioraria stabilito per i propri funzionari ed agenti.

Art. 27.

Servizio di posta.

La concessionaria è obbligata ad effettuare il trasporto e scambio delle corrispondenze postali e di pacchi postali, secondo le norme e condizioni fissate dall'art. 45 della legge 27 dicembre 1896, n. 561 sulle tramvie e ferrovie economiche.

Essa potrà trasportare in esenzione dalle tasse postali sulla propria rete, soltanto le lettere ed i pieghi riguardanti esclusivamente l'Amministrazione e l'esercizio della rete stessa, impegnandosi di vigilare a che dal proprio personale non si trasportino corrispondenze private in frode alla franchigia postale.

Art. 28.

Linee telegrafiche e telefoniche.

Il Governo avrà il diritto di stabilire gratuitamente lungo la rete concessa, linee telegrafiche, telefoniche e di qualunque altro sistema di corrispondenza di monopolio governativo, nonchè di appoggiare i propri conduttori sui pali appartenenti alla concessionaria.

Le linee con fili telegrafici, telefonici, o per altri segnali, destinate esclusivamente al servizio della rete stessa saranno costruite secondo i tipi preventivamente approvati dal Ministero dei lavori pubblici, d'accordo con quello delle poste e telegrafi, e saranno sorvegliate e mantenute dalla concessionaria.

La sorveglianza e la manutenzione delle linee le quali abbiano anche fili pel servizio governativo, ove non venga altrimenti stabilito da speciali accordi, saranno curate dal Ministero delle poste e telegrafi e la concessionaria corrisponderà ad esso a titolo di concorso sulle spese, l'annua somma di L. 8 al chilometro per il primo filo ed altre L. 5 per ogni altro filo ad uso della concessionaria. Si deve intendere escluso dal prezzo suddetto il cambio dei cordoni che attraversano le gallerie, ed il prezzo di essi coi relativi arpioni, nonchè le spese di mano d'opera che saranno pagate dalla concessionaria a piè di lista.

Gli agenti della ferrovia concorreranno nella sorveglianza delle linee telegrafiche e telefoniche dello Stato, compatibilmente al loro servizio ed avranno l'obbligo di denunciare alla prossima stazione telegrafica, ed all'autorità più vicina, competente, i guasti sopravvenuti alle linee medesime.

Il personale ed il materiale destinati alle linee telegrafiche e telefoniche dello Stato saranno trasportati gratuitamente lungo la rete ferroviaria concessa.

Art. 29.

Telegrammi di servizio, di Stato e dei privati.

La Società concessionaria non potrà trasmettere altri telegrammi fuorchè quelli relativi al servizio della rete e sarà perciò sottoposta alla vigilanza governativa.

A richiesta del Governo la concessionaria dovrà anche assumere il servizio dei telegrammi di Stato e dei privati in quegli uffici in cui le sarà possibile e compatibilmente coi mezzi dei quali dispone.

Questo servizio verrà fatto a norma dei regolamenti e delle istruzioni che saranno date dal Ministero delle poste e dei telegrafi.

In compenso di tale servizio, la concessionaria riterrà per sè il terzo delle tasse interne dei telegrammi di Stato a pagamento e dei telegrammi privati accettati dai suoi uffici.

Sarà tenuta a versare nelle casse dello Stato, oltre i due terzi delle tasse interne di cui all'alinea precedente, anche l'ammontare delle tasse estere dei telegrammi privati e di Stato a pagamento diretti all'estero, nonchè l'intero ammontare delle tasse di risposta pagata e di espresso anticipate dai mittenti per i telegrammi per l'estero.

Nulla spetterà alla concessionaria per i telegrammi privati di Stato e di servizio postale e telegrafico ricevuti nei suoi uffici, nè per la consegna ai destinatari nella zona di recapito.

In qualunque ufficio telegrafico della concessionaria, ancorchè non sia autorizzato a fare ordinariamente il servizio del Governo e quello dei privati, dovranno essere accettati, trasmessi e recapitati i telegrammi di Stato in franchigia ed i telegrammi privati presentati dai viaggiatori, riferibili alla ricerca di oggetti smarriti e dimenticati nei treni e nelle sale delle stazioni, ovvero ad avvisi relativi a ritardo nel proseguimento del viaggio, in causa di accidenti ferroviari.

Però i telegrammi per l'estero dovranno essere accettati solamente quando l'ufficio abbia modo di prendere istruzioni, riguardo alle tasse, da un altro ufficio prossimo ammesso al servizio per il pubblico.

Art. 30.

Statistiche e situazioni dei prodotti.

La concessionaria dovrà compilare e trasmettere ogni anno al Ministero dei lavori pubblici (Ufficio speciale per le ferrovie), la statistica dell'esercizio, in conformità dei moduli che saranno determinati dallo stesso Ministero; dovrà pure trasmettergli ogni mese, redatta in apposito modulo, la situazione dei prodotti.

Il ministro dei lavori pubblici
E. SACCHI.
Il ministro del tesoro
F. TEDESCO.
Il direttore generale
della Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo
G. Oliva.
Il presidente del Consiglio d'amministrazione
della Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo
G. Falcone.
Andrea Vietri, teste.
Luigi Cappelletti, teste.

Avv. Carlo Petrocchi
primo segretario delegato ai contratti.

MINISTERO DI AGRICOLTURA, INDUSTRIA E COMMERCIO

Disposizione nel personale dipendente:

Direzione generale delle acque e foreste e dei servizi zootecnici.

Con R. decreto del 23 febbraio 1911,
registrato alla Corte dei conti il 9 marzo 1911:

Geramini dott. Gennaro, sottoispettore forestale aggiunto, è autorizzata la variazione del nome in quello di Ciota dott. Gennaro di Berardino.

Comunicato.

Con decreti del 21 marzo 1911, il ministro d'agricoltura, industria e commercio, viste le deliberazioni delle deputazioni provinciali di Alessandria e di Udine, ha imposto i provvedimenti curativi delle piante infette dalla *Diaspis pentagona* nei comuni di Rivalta Bormida (Alessandria) e di Rive d'Arcano (Udine).

MINISTERO DELLE POSTE E DEI TELEGRAFI

AVVISO.

Il giorno 19 corr., in Rocca d'Evandro, provincia di Caserta, e il 20 corr., in San Luca, provincia di Reggio Calabria, sono stati attivati al servizio pubblico uffici telegrafici di 2ª classe con orario limitato di giorno.

Roma, il 21 marzo 1911.

MINISTERO DEL TESORO

Direzione generale del Debito pubblico

ERRATA-CORRIGE

A pagina 1556 ed a colonna 3ª della *Gazzetta ufficiale* del Regno, 21 marzo 1911, n. 67, il cognome dell'intestatario della rendita 5 0[0, n. 422,883 di L. 30, venne per errore indicato per *Duman* anzichè *Dumas*.

Rettifica d'intestazione (1ª pubblicazione).

Si è dichiarato che la rendita seguente del consolidato 3 0[0 cioè: n. 38,427 d'iscrizione sui registri della Direzione generale per L. 3 al nome di Mori *Viscardo, Alessandro* ed *Egidio* fu Luigi, minori, sotto la tutela del loro avo Mori Giovanni, domiciliati in San Daniele Ripa Po (Cremona), (libera), fu così intestata per errore occorso nelle indicazioni date dai richiedenti all'Amministrazione del Debito pubblico, mentrechè doveva invece intestarsi a Mori *Alberto-Viscardo, Alessandro-Rodolfo* ed *Egisto* fu Luigi, minori ecc., (come sopra), veri proprietari della rendita stessa.

A termini dell'art. 72 del regolamento sul Debito pubblico, si diffida chiunque possa avervi interesse che, trascorso un mese dalla prima pubblicazione di questo avviso, ove non sieno state notificate opposizioni a questa Direzione generale, si procederà alla rettifica di detta iscrizione nel modo richiesto

Roma, il 22 marzo 1911.

Per il direttore generale
GARBAZZI.

Rettifica d'intestazione (1ª pubblicazione).

Si è dichiarato che la rendita seguente del consolidato 3.75 0/0, cioè: n. 149,238 d'iscrizione sui registri della Direzione generale per L. 15-14, al nome di Mori *Viscardo, Alessandro* ed *Egidio* fu Luigi, minori, sotto la tutela dell'avv. Mori Giovanni, domiciliati in San Daniele Ripa Po (Cremona) (libera), fu così intestata per errore occorso nelle indicazioni date dai richiedenti all'Amministrazione del Debito pubblico, mentrechè doveva invece intestarsi a Mori *Alberto-Viscardo, Alessandro-Rodolfo* ed *Egisto* fu Luigi, minori, ecc., come sopra, veri proprietari della rendita stessa.

A termini dell'art. 72 del regolamento sul Debito pubblico, si diffida chiunque possa avervi interesse che, trascorso un mese dalla prima pubblicazione di questo avviso, ove non sieno state notificate opposizioni a questa Direzione generale, si procederà alla rettifica di detta iscrizione nel modo richiesto.

Roma, il 22 marzo 1911.

Per il direttore generale
GARBAZZI.

Rettifica d'intestazione (1ª pubblicazione).

Si è dichiarato che le rendite del consolidato 3.75 0[0: 1ª numero 116,753 di L. 63.75 col nome di *De Furia* Maria fu Gero-

lamo, minorenne, sotto l'amministrazione della madre *Franceschina* Albanese; 2ª numero 135,320 di L. 3.75 al nome di *De Furia* Marietta fu Girolamo, minore ecc. (il resto come sopra), furono così intestate per errore occorso nelle indicazioni date dai richiedenti all'Amministrazione del Debito pubblico, mentrechè dovevano invece intestarsi a *Di Furia* Maria o *Marietta* fu Girolamo, minorenne, sotto l'amministrazione della madre *Francescapaola* Albanese, vera proprietaria delle rendite stesse.

A termini dell'art. 72 del regolamento sul Debito pubblico, si diffida chiunque possa avervi interesse che, trascorso un mese dalla prima pubblicazione di questo avviso, ove non sieno state notificate opposizioni a questa Direzione generale, si procederà alla rettifica di dette iscrizioni nel modo richiesto.

Roma, il 22 marzo 1911.

Per il direttore generale
GARBAZZI.

Rettifica d'intestazione (2ª pubblicazione).

Si è dichiarato che la rendita seguente del consolidato 3.75 0[0 cioè: n. 460,558 di L. 1991.25 (già 5 0[0, n. 1,364,832 di L. 2655), al nome di *Coopmans* Luigia, Alfonso e Carlo fu Alfonso, minori, sotto la tutela di Coopmans Edoardo, domiciliati a Como, fu così intestata per errore occorso nelle indicazioni date dai richiedenti all'Amministrazione del Debito pubblico, mentrechè doveva invece intestarsi a *Coopmans de Joldi* Luigia, Alfonso e Carlo, ecc... (come sopra), veri proprietari della rendite stessa.

A termini dell'art. 72 del regolamento sul Debito pubblico, si diffida chiunque possa avervi interesse che, trascorso un mese dalla prima pubblicazione di questo avviso, ove non sieno state notificate opposizioni a questa Direzione generale, si procederà alla rettifica di detta iscrizione nel modo richiesto.

Roma, l'11 marzo 1911.

Per il direttore generale
GARBAZZI.

Rettifica d'intestazione (3ª pubblicazione).

Si è dichiarato che la rendita mista del consolidato 3.75 0[0, n. 848 di L. 375 - 35) al nome di Camodeca Carolina di Crispino, *nubile*, domiciliata a Castroregio (Cosenza), fu così intestata per errore occorso nelle indicazioni date dai richiedenti all'Amministrazione del Debito pubblico, mentrechè doveva invece intestarsi, come rendita nominativa, a favore di Camodeca Carolina di Crispino, *minore, sotto la patria potestà del padre*, domiciliata a Castroregio (Cosenza), vera proprietaria della rendita stessa.

A termini dell'articolo 72 del regolamento sul Debito pubblico, si diffida chiunque possa avervi interesse che, trascorso un mese dalla prima pubblicazione di questo avviso, ove non sieno state notificate opposizioni a questa Direzione generale, si procederà alla rettifica di detta iscrizione nel modo richiesto.

Roma, il 23 febbraio 1911.

Per il direttore generale
GARBAZZI.

Rettifica d'intestazione (3ª pubblicazione).

Si è dichiarato che la rendita del consolidato 3.75 0[0, n. 414,048, di L. 67.50 (già n. 1,310,957 del 5 0[0), al nome di Durisi Giuseppe fu *Lucio-Sebastiano*, minore sotto la tutela di Piro Paolo fu Giuseppe, domiciliato in Mistretta (Messina), con vincolo cauzionale, fu così intestata per errore occorso nelle indicazioni date dai richiedenti all'Amministrazione del Debito pubblico, mentrechè doveva invece intestarsi a Durisi Giuseppe fu *Sebastiano*, minore, ecc., come sopra, vero proprietario della rendita stessa.

A termini dell'art. 72 del regolamento sul Debito pubblico, si diffida chiunque possa avervi interesse, che trascorso un mese dalla prima pubblicazione di questo avviso, ove non sieno state notificate opposizioni a questa Direzione generale, si procederà alla rettifica di detta iscrizione nel modo richiesto.

Roma, il 2 marzo 1911.

Per il direttore generale
GARBAZZI.

Rettifica d'intestazione (3ª pubblicazione)

Si è dichiarato che le rendite seguenti del consolidato 3.75 0[0, cioè: n. 250,831 d'iscrizione sui registri della Direzione generale per L. 187.50, al nome di Fenili *Ada* fu Pasquale, minore, sotto la patria potestà della madre Altomira Lucchesi, domiciliata a San Concordio Strada, comune di Lucca, e n. 439,441 per L. 142.50 e n. 456,310 per L. 97.50, al nome di Fenili *Ada* fu Pasquale, minore, sotto la tutela di Vannucchi Augusto, domiciliata in Lucca, furono così intestate per errore occorso nelle indicazioni date dai richiedenti all'Amministrazione del Debito pubblico, mentrechè dovevano invece intestarsi a Fenili *Maria-Chiara-Ada* detta Ada fu Pasquale minore, ecc.... (il resto come sopra), vera proprietaria delle rendite stesse.

A termini dell'art. 72 del regolamento sul Debito pubblico, si diffida chiunque possa avervi interesse che, trascorso un mese dalla prima pubblicazione di questo avviso, ove non sieno state notificate opposizioni a questa Direzione generale, si procederà alla rettifica di dette iscrizioni nel modo richiesto.

Roma, il 2 marzo 1911.

Per il direttore generale
GARBAZZI.

Rettifica d'intestazione (3ª pubblicazione).

Si è dichiarato che la rendita seguente del consolidato 3.3[4 0[0, cioè: n. 509,038 d'iscrizione sui registri della Direzione generale per L. 543.75, al nome di Varese Giovanna fu Paolo, moglie di Oddi *Giovanni Battista* fu Nicolò, fu così intestata per errore occorso nelle indicazioni date dai richiedenti all'Amministrazione del Debito pubblico, mentrechè doveva invece intestarsi a Varese Giovanna fu Paolo, moglie di Oddi *Luigi-Giovanni Battista* fu Nicolò, vera proprietaria della rendita stessa.

A termini dell'art. 72 del regolamento sul Debito pubblico, si diffida chiunque possa avervi interesse che, trascorso un mese dalla prima pubblicazione di questo avviso, ove non sieno state notificate opposizioni a questa Direzione generale, si procederà alla rettifica di detta iscrizione nel modo richiesto.

Roma, il 2 marzo 1911.

Per il direttore generale
GARBAZZI.

Direzione generale del tesoro (*Divisione portafoglio*).

Il prezzo medio del cambio pei certificati di pagamento dei dazi doganali d'importazione è fissato per oggi, 23 marzo 1911, in L. 100.43

MINISTERO DI AGRICOLTURA, INDUSTRIA E COMMERCIO

Ispettorato generale dell'industria e del commercio

Media dei corsi dei consolidati negoziati a contanti nelle varie Borse del Regno, determinata d'accordo fra il Ministero d'agricoltura, industria e commercio e il Ministero del tesoro (*Divisione portafoglio*).

22 marzo 1911.

CONSOLIDATI	Con godimento in corso	Senza cedola	Al netto degl' interessi maturati a tutt' oggi
3 3/4 % *netto*	104,06 38	102,18 88	103 23 19
3 1/2 % *netto*	103,91 19	102,16 19	103,12 86
3 % *lordo*	71,48 89	70,28 89	70,35 40

CONCORSI

IL MINISTRO SEGRETARIO DI STATO
PER GLI AFFARI DELL'INTERNO
PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

Veduto il testo unico delle leggi sul Consiglio di Stato, approvato con R. decreto 17 agosto 1907, n. 638 ed il relativo regolamento, approvato con R. decreto di ugual data n. 641;

Decreta:

Art. 1.

È aperto un concorso per esame a tre posti di applicato di 4ª classe presso il Consiglio di Stato.

Art. 2.

Sono ammessi all'esame:

a) gli applicati all'Amministrazione centrale e provinciale dell'interno;

b) gli alunni di 3ª categoria della predetta Amministrazione provinciale;

c) gli scrivani dell'Amministrazione centrale e provinciale dell'interno, i quali alla data del presente decreto abbiano compiuti quattro anni di servizio in tale qualità.

Art. 3.

Le domande di ammissione all'esame devono essere presentate non più tardi del 15 maggio 1911.

Art. 4.

La Commissione esaminatrice sarà composta di un consigliere di Stato, presidente, e di due referendari al Consiglio di Stato.

Eserciterà le funzioni di segretario della Commissione un segretario di sezione del Consiglio di Stato.

Art. 5.

L'esame è scritto e orale.

Quello scritto consisterà in due prove, che si daranno in altrettanti giorni nel periodo di otto ore per giorno sulle seguenti materie:

a) ordinamento generale delle pubbliche Amministrazioni e procedura nella trattazione degli affari consultivi e giurisdizionali presso il Consiglio di Stato;

b) ordinamento ed uso degli archivi amministrativi.

Sì l'una che l'altra prova valgono anche per saggio di calligrafia; e la Commissione esaminatrice ne terrà conto nel suo giudizio.

Art. 6.

Saranno oggetto dell'esame orale:

a) Le materie indicate alla lettera *a)* e *b)* dell'articolo precedente;

b) Statuto fondamentale del Regno;

c) Testo unico delle leggi sulle tasse di bollo e su quelle in surrogazione del bollo e del registro approvato con R. decreto 4 luglio 1897, n. 414;

d) I primi tre titoli del libro 1° del Codice di procedura civile.

Art. 7.

Per la disciplina e per la procedura degli esami sono applicabili le norme contenute negli articoli 5, 7, 9 e 10 del regolamento 24 novembre 1908, n. 756 e 9 del regolamento 29 agosto 1909, n. 718.

Art. 8.

Ciascun commissario dispone di dieci punti per ognuna delle prove scritte e di altrettanti punti per quella orale.

La votazione definitiva per ciascuna prova risulta dalla media dei voti dati dai singoli commissari.

Sono approvati agli esami scritti ed ammessi a quelli orali i candidati che abbiano riportato 7 decimi dei punti nel complesso delle prove scritte e non meno di 6 punti in ciascuna di esse.

Nella prova orale i concorrenti debbon riportare 7 decimi sul numero complessivo dei punti.

Alla somma dei punti riportati negli esami la commissione aggiunge due punti al concorrente che dimostri di sapere scrivere correntemente e correttamente con macchina dattilografica una pagina, che gli verrà dettata alla presenza della Commissione.

Il giudizio su questa prova dattilografica è dato dalla Commissione stessa.

Art. 9.

La graduatoria dei vincitori del concorso è determinata secondo l'ordine dei punti ottenuti, ed a parità di punti, dall'anzianità di servizio prestato presso l'Amministrazione centrale o provinciale dell'interno.

Art. 10.

Le prove scritte avranno luogo nel mese di maggio 1911, nei giorni che saranno fissati con successivo decreto.

Roma, addì 28 febbraio 1911.

Il ministro
LUZZATTI.

2

IL MINISTRO
SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visto il testo unico delle leggi sull'ordinamento del corpo Reale del genio civile, approvato con R. decreto 3 settembre 1906, n. 522;

Vista la legge 9 luglio 1908, n. 403;

Visto il regolamento approvato con R. decreto 26 febbraio 1905, n. 71;

Decreta:

Art. 1.

È aperto il concorso per esami a 25 posti di ingegnere allievo nel R. corpo del genio civile, con lo stipendio annuo di L. 3000. I vincitori del concorso saranno destinati all'atto dell'assunzione in servizio negli uffici della Calabria, della Basilicata e di Messina.

Gli esami avranno luogo in Roma e comincieranno il giorno 24 maggio 1911. Non potranno essere assunti in servizio i concorrenti che non abbiano riportato complessivamente negli esami almeno 160 punti sul massimo di 250.

Art. 2.

Chiunque intenda concorrere dovrà, non più tardi del 30 aprile 1911, presentare domanda su carta da bollo da L. 1.00, scritta e sottoscritta di proprio pugno, al segretariato generale del Ministero dei lavori pubblici, indicandovi:

a) il cognome, il nome, la paternità, il luogo di nascita e il domicilio al quale dovranno essere indirizzate le occorrenti comunicazioni;

b) un breve cenno della pratica eventualmente fatta, dei progetti studiati, delle memorie scritte ed ogni altra notizia che ritenga opportuna per fa conoscere le sue speciali attitudini;

c) se ha fatto i corsi secondari classici oppure tecnici e in quali scuole;

d) se oltre alla lingua francese, la cui conoscenza è obbligatoria, conosca anche la lingua tedesca o inglese.

Il concorrente dovrà inoltre dichiarare di assoggettarsi, per quanto concerne il diritto a pensione, a quelle norme che, a modificazione delle vigenti, saranno per legge stabilite.

Art. 3.

Alla domanda i candidati dovranno unire i seguenti certificati, in forma autentica e debitamente legalizzati, oltre alla propria fotografia (formato visita) con la firma:

a) certificato del sindaco del Comune di origine (legalizzato dal presidente del tribunale) od atto di notorietà, dal quale risulti che il concorrente è cittadino italiano, di data non anteriore di tre mesi a quella del presente decreto.

(Sono equiparati ai cittadini dello Stato, i cittadini di altre regioni italiane, quand'anche manchino della naturalità);

b) atto di nascita (legalizzato dal presidente del tribunale) comprovante che il concorrente ha compiuto l'età di 18 anni e non oltrepassato il trentesimo anno di età, alla data del presente decreto;

c) certificato di moralità, rilasciato dal sindaco del Comune di attuale residenza (legalizzato dal prefetto) di data non anteriore di tre mesi a quella del presente decreto;

d) certificato generale, rilasciato dall'Ufficio del casellario giudiziale del tribunale civile e penale del luogo di nascita, anch'esso di data non anteriore di tre mesi alla data del presente decreto;

e) la prova di aver adempiuto alle prescrizioni della legge sul reclutamento;

f) il certificato medico (legalizzato dal sindaco e dal prefetto) di costituzione sana e robusta ed esente da imperfezioni fisiche o da infermità, di data non anteriore di tre mesi a quella del presente decreto;

g) in originale il diploma di ingegnere civile, rilasciato da una scuola di applicazione o da un Istituto tecnico superiore o Politecnico o scuola superiore politecnica del Regno;

h) i certificati dei punti riportati nelle singole materie di studio presso le Università e presso le scuole od Istituti sovraindicati;

i) i certificati comprovanti i servizi eventualmente prestati in Amministrazioni dello Stato ed in Uffici governativi.

Potranno inoltre essere prodotti tutti quei documenti, autenticati, che valgano a provare gli studi diversi compiuti ed i servizi eventualmente prestati dal concorrente in amministrazioni private o presso ingegneri professionisti, dai quali risultino la durata e la natura di tali servizi e il modo in cui furono compiuti, nonchè le eventuali pubblicazioni.

I documenti di cui alle lettere a), b), c), f) e quelli indicati nel precedente capoverso, dovranno essere stesi su carta da bollo da L. 0.50.

Art. 4.

I concorrenti che provino di essere impiegati di ruolo in attività di servizio di un'altra Amministrazione dello Stato, potranno esentarsi dal presentare i documenti di cui alle lettere a), c), d), e) dell'art. 3.

Art. 5.

Per gli ingegneri, che alla data del presente decreto si trovano inscritti nel ruolo degli aiutanti del R. corpo del genio civile, il limite d'età determinato dal comma b) del precedente articolo è prorogato al 40° anno.

Art. 6.

Non saranno ammessi al presente concorso coloro che si siano già presentati infruttuosamente due volte ad esami di concorso per il conferimento di posti di ingegnere allievo nel genio civile (articolo 34 del testo unico 3 settembre 1906, n. 522; art. 35 del regolamento 26 febbraio 1905, n. 71).

Art. 7.

Verranno respinte le domande che perverranno al Ministero oltre il termine suindicato, o saranno mancanti di alcuno dei documenti prescritti.

Art. 8.

Spirato il termine per la presentazione delle domande, il Ministero farà, per mezzo delle competenti prefetture, pervenire ai candidati, la cui domanda sia stata riconosciuta regolare, l'invito di presentarsi agli esami.

Art. 9.

Gli esami sono scritti ed orali e si svolgeranno sulle seguenti materie:

1. — *Costruzioni stradali e ferroviarie.*

a) Tracciamento delle strade ordinarie e delle ferrovie — Limiti di pendenze — Raggi delle curve — Strade nazionali, provinciali e comunali — Ferrovie — Tramvie — Principali dimensioni e forme del corpo stradale e relative opere d'arte — Movimenti di materie — Consolidamento dei terrapieni e delle trincee in terreni franosi — Opere di presidio contro le piene e le mareggiate.

b) Muri di sostegno — Ponti e viadotti — Fondazioni ordinarie e pneumatiche — Calcoli di resistenza — Armature — Gallerie, tipi principali secondo le qualità dei terreni attraversati — Metodi di attacco — Perforazione ordinaria e meccanica.

c) Ponti metallici ed in legname e calcoli di resistenza relativi — Prove dei metalli in officina — Prove statiche e dinamiche.

d) Manutenzione del corpo stradale e delle relative opere di arte — Rettificazioni e ricostruzioni.

2. — *Opere idrauliche.*

a) Idrografia — Fisica e idrometria dei corsi d'acqua.

b) Correzione e sistemazione dei fiumi e torrenti ed opere di difesa relative — Imboschimenti — Briglie — Arginature — Bacini di ritenuta.

c) Canali di navigazione, di irrigazione ed industriali — Opere d'arte relative.

d) Allacciamento, derivazione e distribuzione delle acque potabili — Canalizzazione nella città — Fognature.

e) Bonificazioni — Colmate naturali ed artificiali — Prosciugamento meccanico — Canali di scolo — Fognature dei terreni.

f) Opere marittime — Disposizioni generali dei porti — Moli e dighe — Calate e loro arredamento — Scali — Darsene — Bacini di raddobbo — Ormeggi — Fari e fanali — Dromi — Mede e boe.

3. — *Architettura.*

a) Costruzioni civili e rurali — Diversi stili di architettura — Edifici pubblici — Calcoli statici relativi alle varie parti degli edifici.

b) Volte e soffitti — Solai — Pavimenti — Copertura — Incavallature e centine in legno ed in ferro — Tettoie metalliche ed in legname — Pensiline.

c) Riscaldamento, ventilazione ed illuminazione degli edifici.

4. — *Materiali di costruzione.*

Scelta, prova ed impiego dei materiali — Mattoni — Pietrame — Pietra da taglio — Ferro — Legname — Sabbie — Pozzolane — Calce — Cementi — Malte — Calcestruzzi — Sidero-cementi.

5. — *Fisica tecnica.*

Calore — Combustione — Gas e vapori e loro proprietà — Gassogeni — Illuminazione a gas ed altri sistemi — Elettrotecnica — Produzione — Trasporto e distribuzione dell'energia elettrica — Telegrafi — Telefoni — Illuminazione a trazione elettrica.

6. — *Macchine.*

Macchine a vapore, idrauliche, elettriche, a gas, a benzina ed al-

tri sistemi — Pompe a stantuffo ed a forza centrifuga — Ruote — Turbine — Macchine per sollevare e caricare pesi — Automobili.

7. — *Leggi sul servizio delle opere pubbliche.*

8. — *Lingua francese.*

Art. 10.

Per gli esami sono assegnati cinque giorni, quattro per le prove scritte ed uno per le prove orali.

In ciascuno dei primi due giorni i candidati svolgono un tema obbligatorio per tutti sulle materie tecniche del programma di cui al precedente articolo; nel terzo un tema a scelta sulle materie tecniche del programma stesso. Nello svolgimento delle prove tecniche debbono inserirsi i necessari calcoli e disegni schematici illustrativi.

Nel quarto giorno ha luogo la prova di lingua francese che consiste nella composizione in tale lingua di una relazione tecnica o di una descrizione di lavori.

I candidati che abbiano dichiarato di conoscere anche la lingua tedesca od inglese ne danno prova nello stesso quarto giorno mediante traduzione in italiano della lingua che abbiano dichiarato di conoscere.

Art. 11.

L'esame orale, pei concorrenti che vi sono ammessi consiste in una conferenza tenuta dalla Commissione con ciascuno di essi intorno ai progetti presentati, sulle materie affini e sulle leggi riguardanti il servizio delle opere pubbliche.

Art. 12.

Il modo in cui avranno luogo gli esami e gli effetti dei medesimi saranno regolati dalle disposizioni del titolo II, capo I del regolamento 26 febbraio 1905, n. 71.

Roma, 17 marzo 1911.

Il ministro
E. SACCHI.

PARTE NON UFFICIALE

DIARIO ESTERO

Il Governo inglese non vuole affrontare la discussione parlamentare della grande questione costituzionale sulla riforma dei poteri della Camera dei lordi, temendo che possa condurre a nuove elezioni, ciò che assolutamente si vuole evitare.

Ma, d'altra parte, non avendosi pretesti per nuovi indugi e premendo del resto agli stessi lordi di uscire da uno stato di cose insostenibile, si fa circolare la voce della nomina di una Commissione che dovrebbe esaminare la questione.

Tale voce è raccolta dalla *Morning Post* e dal *Daily Chronicle* come ne informa il seguente telegramma da Londra, così concepito:

Sarebbero stati fatti da qualche giorno passi ufficiosi presso diverse frazioni liberali perchè manifestino le loro idee sull'ultima proposta presentata per la soluzione della crisi, circa la nomina di una Commissione parlamentare composta di un numero eguale di lordi unionisti e di lordi liberali e di un certo numero di membri della Camera dei comuni, in maggioranza ministeriali, che dovrebbe esaminare la questione della riforma costituzionale della Camera dei lordi.

La proposta incontra però poco favore tra i partigiani di soluzioni estreme.

***

La stampa viennese si occupa alquanto delle dimissioni di Stolypine e dice in genere che egli fece il doppio giuoco della reazione e del liberalismo.

Il *Fremdenblatt* ne tesse l'elogio, e rileva in pari tempo il notevole spirito di organizzazione del suo successore Kokozeff.

Secondo telegrammi da Pietroburgo, le dimissioni di Stolypine e la nomina di Kokozeff sono così commentate:

Le dimissioni di Stolypine da presidente del Consiglio dei ministri sono considerate come una vittoria dei partigiani del vecchio regime, i quali, secondo le accuse fatte loro dai liberali, avrebbero da lungo tempo ordito intrighi contro Stolypine pel fatto che egli era partigiano dell'applicazione di energiche riforme.

I giornali più avanzati e i capi dei cadetti Miliukoff e Chiugareff approvano la nomina a presidente del Consiglio di Kokotzeff, la cui politica essi credono si inspiri a considerazioni economiche internazionali e non a vanità psuedo-patriottiche.

I socialisti e gli altri membri dell'Estrema Sinistra si disinteressano del cambiamento avvenuto nel Governo.

Gli ottobristi Gutskoff e Komiakoff credono che la caduta di Stolypine migliori la situazione.

I soli nazionalisti deplorano sinceramente la caduta di Stolypine.

I membri della Destra non approvano la scelta di Kokotzeff.

Un telegramma da Pietroburgo, riportato da diversi giornali di Parigi, dice:

Si crede che la nomina di Kokozeff a presidente del Consiglio non sia ancora sicura. Egli ha posto delle condizioni che potrebbero incontrare seri ostacoli: quella, tra le altre, dell'allontanamento di alcuni dei componenti il vecchio Ministero.

Intanto, fino a nuovo ordine, la presidenza del Consiglio è retta interinalmente dal sig. Sasonow, ministro degli esteri.

Tutto è possibile in ordine politico; ma dopo il telegramma ufficiale da Pietroburgo che ha annunziato il ricevimento di Kokotzeff da parte dello Czar, quale presidente del Consiglio, la notizia pervenuta ai giornali francesi da Pietroburgo devesi accogliere con le massime riserve.

***

Inaspettata, perocchè sino ad ulteriori notizie non se ne conosceranno le cause, è scoppiata la crisi del Gabinetto bulgaro. Ne dà notizia il seguente laconico dispaccio da Sofia:

Il presidente del Consiglio, Malinoff, ha presentato al Re Ferdinando le dimissioni del Gabinetto.

***

Dal Messico nessuna notizia di nuovi conflitti fra truppe regolari ed insorti è giunta; ma invece il seguente telegramma da New York annuncia un conflitto tra le truppe regolari:

Un dispaccio da Tegugicalpa segnala che una aspra battaglia è avvenuta domenica scorsa a Comaiaguela fra due divisioni di truppe del Governo che vi sono accampate. I due generali comandanti le due divisioni e quaranta loro soldati sono stati uccisi. Vi sono una cinquantina di feriti.

CRONACA ITALIANA

S. M. la Regina Elena, accompagnata dalla dama di Corte contessa Bruschi-Falgari, visitò ieri il Dispensario per i bambini poveri a via Galilei.

L'Augusta Signora visitò tutti i locali e ne espresse la sua piena soddisfazione alle signore patrone e ai sanitari di servizio. Per i bimbi sofferenti, la pia visi-

tatrice ebbe carezze materne che la fecero benedire dalle madri popolane portanti i figli malati alla cura.

S. M. la Regina Margherita ha ricevuto ieri, nel pomeriggio, in privata udienza, con la consueta affabilità e grande cortesia, il prof. comm. Onorato Roux, che offrì all'Augusta signora il sesto e il settimo volume della sua ben lodata raccolta di memorie autobiografiche *Infanzia e giovinezza d'illustri italiani contemporanei*, edizione Bemporad, di Firenze.

S. M. la Regina ebbe vive parole di elogio per l'intelligente attività del chiaro scrittore.

Cortesie internazionali. — Telegrafano da Vienna che il Club dei deputati giovani czechi ha diretto al presidente della Camera dei deputati italiana un telegramma che esprime al popolo italiano i sentimenti di profonda e sincera simpatia in occasione della ricorrenza del cinquantenario dell'unità d'Italia.

*** L'ex-ministro della giustizia, Demetrio Greceano, attualmente vice presidente della Camera, è partito oggi da Bucarest per Roma come inviato straordinario del Re Carlo, allo scopo di felicitare il Re Vittorio Emanuele III, in occasione del cinquantenario dell'unità italiana.

Egli è accompagnato dal capitano Negruzzi, della casa militare di S. M. il Re Carlo.

*** Ieri, il presidente della Camera ungherese comunicò all'assemblea il seguente dispaccio del presidente della Camera dei deputati d'Italia:

« Essendosi la Camera aggiornata, sicuro di interpretare i sentimenti di tutti i miei colleghi, mi affretto ad esprimervi tutta la nostra riconoscenza per la dimostrazione di simpatia fraterna che il Parlamento ungherese ha voluto farci. Profondamente commosso per le vostre espressioni che rinsaldano l'amicizia dei due paesi consacrata nella storia, esprimo, a nome anche dei miei colleghi, i voti più ardenti per la prosperità sempre crescente del vostro nobile paese.

« *Marcora* ».

La lettura del dispaccio venne accolta da vivi applausi.

*** Ai deputati progressisti Hock, Kurande ed Hoffner, che avevano spedito al presidente della Camera italiana un telegramma di saluto in occasione delle feste giubilari, è oggi pervenuto il seguente dispaccio:

« Vi sono profondamente grato della vostra particolare manifestazione di simpatia verso il mio paese.

« *Marcora* ».

*** Il giornale di Budapest, l'*Uisag*, pubblica un articolo col titolo *Ave Italia*, nel quale rileva le cordiali relazioni esistenti da lungo tempo fra l'Italia e l'Ungheria.

Parecchi altri giornali pubblicano pure articoli improntati a sentimenti di viva simpatia per la nazione italiana.

In Campidoglio. — Il Consiglio comunale si è riunito ieri sera in seduta pubblica sotto la presidenza del sindaco Nathan, il quale, dopo avere date diverse comunicazioni e commemorati vari estinti, accennò alla necessità dell'Amministrazione civica di chiedere un altro mese d'esercizio provvisorio, e ciò a causa della crisi ministeriale.

Alla unanimità il Consiglio approvò la proposta dell'Amministrazione.

Il Consiglio, stante le feste cinquantenarie, sarà convocato verso il 4 o 5 aprile.

Alle Esposizioni. — Ieri le LL. EE. il presidente del Consiglio, on. Luzzatti, il ministro dell'istruzione, on. Credaro, visitando le Terme Diocleziane, hanno espresso il voto che l'Esposizione dei calchi si muti in un Museo permanente collegato con una grande cuola di archeologia romana.

Alla presenza dei ministri, del prof. Lanciani e di altri archeologi, alcuni operai francesi hanno fatto una prova, riuscita benissimo, del modello di una catapulta che usarono i romani nell'assedio di Alesia.

*** L'illustre mecenate americano Pierpont Morgan, accompagnato dal conte di S. Martino e ricevuto dal direttore dei lavori commendatore Pagnani, ieri alle ore una pomeridiana si è recato a visitare i lavori di vigna Cartoni, dirigendosi subito verso il magnifico padiglione degli Stati Uniti, dal quale si domina tutta la valle fervida di lavoro. Morgan, accommiatandosi, si è vivamente rallegrato col conte di S. Martino per la bellezza e la importanza della Mostra d'arte.

Necrologio. — Una figura bella di valoroso soldato e di esperto e studioso parlamentare si è spenta ieri in Roma; quella del conte Luchino Dal Verme, tenente generale, deputato al Parlamento nazionale per il Collegio di Bobbio (Pavia).

Nato a Milano il 26 settembre 1838, da antica, nobile famiglia, il Dal Verme, nel 1859, ai primi accenni della ripresa di guerra per l'indipendenza d'Italia, si arruolò nell'esercito del Re di Sardegna.

Continuando la carriera militare, raggiunse il grado di tenente generale. Lasciò l'esercito per i limiti di età nel 1898. Fu precettore del Duca Tommaso di Genova e visitò l'Estremo Oriente con lui a bordo della *Vettor Pisani*, ritornando poi dal Giappone in Europa, dopo aver attraversata la Siberia.

Entrò alla Camera nella XVII legislatura, rappresentando il collegio di Pavia; successivamente fu deputato del collegio di Bobbio che sempre gli si è mantenuto fedele. Fu al potere nel 1896 in qualità di sottosegretario di Stato alla guerra col ministro Ricotti.

Alla Camera sedeva al centro. Ha preso parte ad importanti discussioni non solo in questioni militari, ma anche in parecchie altre di varia natura; nel Parlamento era uno dei deputati più autorevoli e competenti, essendo stato uno dei più colti e stimati ufficiali dell'esercito. I suoi discorsi spiccavano per una grande precisione ed efficacia, derivanti da convinzioni veramente profonde.

Pubblicò pregevoli ed interessanti lavori d'indole militare, politica e geografica: uno studio sulla « Cina e Giappone nello scorcio del secolo XIX », come pure un bel volume « Giappone », nel quale raccolse le sue impressioni di viaggio e mostrò anche stoffa di letterato e d'artista.

Alla nobile sua esistenza basterebbero a dare lustro le seguenti note caratteristiche:

Campagne di guerra 1859, 1860-61 e 1866. Decorato della medaglia francese commemorativa per la campagna d'Italia 1859.

Medaglia d'argento al valor militare per essersi distinto nell'attacco e presa di Mola di Gaeta.

Medaglia d'argento al valor militare perchè, nel combattimento di Borgo, oltre essersi reso utile conducendo la colonna girante per Olle, si distinse durante l'ultimo periodo del combattimento stesso e di quello avvenuto la sera in Levico, 23 luglio 1866.

Decorato della croce di grande ufficiale dell'Ordine di SS. Maurizio e Lazzaro e della Corona d'Italia.

Il Dal Verme alloggiava in Roma all'Hòthel Minerva, dove la lagrimata sua salma, cosparsa di fiori, vegliata dai congiunti e dagli amici, è oggetto di riverente omaggio.

Domani avrà luogo il trasporto con cerimonia solenne, quale richiedono il grado e i meriti dell'estinto.

Concorso di poesia latina. — Il segretario della R. Accademia delle scienze d'Olanda per la classe di lettere, sig. H. T. Karsten, ci comunica che nell'adunanza del 13 marzo corrente si è fatta l'assegnazione del premio Hoeufft per la gara di poesia latina, dichiarando ancora una volta vincitore il nostro Giovanni Pascoli, per il carme intitolato: *Fanum Vacunae*.

Altri quattro lavori vennero giudicati degni di lode speciale, dei quali pure saranno annunziati gli autori, se questi vi acconsentiranno.

I titoli di tali carmi sono: *Petronius* — *Pascua montium* — *Aria* — *Ravenna*.

Per l'incremento agricolo. — Nell'intento di promuovere l'applicazione dei motori a petrolio, a benzina ecc. ai lavori dell'agricoltura, S. E. il ministro d'agricoltura, industria e commercio ha bandito in occasione dell'Esposizione di Torino un concorso internazionale con prove sul terreno dinanzi ad apposita giuria, proponendosi pure di fare l'acquisto degli apparecchi che risulteranno premiati con diploma d'onore.

Altri premi in denaro sono messi a disposizione della giuria dall'Associazione italiana di motocultura e dall'Associazione tra gli agricoltori vercellesi.

Le richieste dei programmi di concorso e le domande per prendervi parte devono rivolgersi alla Commissione esecutiva dell'Esposizione di Torino non più tardi del prossimo aprile.

Commemorazione patriottica. — Ieri, a Venezia, venne commemorata la data gloriosa del 22 marzo 1848, quando venne proclamata la Repubblica veneta, da Daniele Manin, dittatore.

Un corteo numeroso, con bandiere, fece il giro della città, e davanti alla tomba di Daniele Manin il presidente della Società dei veterani pronunciò un discorso.

Nel pomeriggio in una sala del palazzo Foscari, sede della scuola superiore di commercio, il prof. Pietro Orsi commemorò il cinquantenario della proclamazione del Regno d'Italia con un applauditissimo discorso.

Fra le autorità intervenute erano il conte Grimani, sindaco di Venezia, il prefetto ed il comandante del dipartimento marittimo.

Conferenza. — Il prof. Antonio Cippico terrà il 25 del mese corrente nell'Aula Magna del Collegio romano una sua conferenza sopra il tema: *Rudyard Kipling, il poeta di un impero.*

La conferenza, che sarà a beneficio dell'erigenda Casa del Pane, è vivamente attesa dal pubblico intellettuale della città.

Marina mercantile. — Il *Bologna*, della Società Italia, ha transitato da Tangeri per Genova. — L'*Europa*, della Veloce, è giunto a New York. — Da Buenos Aires è partito per Genova il *Brasile*, della stessa Società.

TELEGRAMMI

(Agenzia Stefani)

GIESSEN, 22. — Nella votazione di ballottaggio per l'elezione di un deputato al Reichstag è stato eletto l'antisemita Werner, contro il socialista Beckmann.

Il seggio era precedentemente occupato pure da un antisemita.

BUENOS AIRES, 22. — Si è manifestato un incendio nel deposito delle dogane, stipato di merci.

KIEL, 22. — Oggi nell'arsenale, alla presenza dell'Imperatore, dell'Imperatrice, del principe e della principessa Enrico è stata varata una nuova corazzata.

Il cancelliere dell'Impero ha pronunziato un discorso, ricordando che oggi ricorre l'anniversario della nascita dell'Imperatore Guglielmo I.

L'Imperatrice ha quindi battezzata la nave col nome dell'Imperatore.

PARIGI, 22. — I ministri ed i sottosegretari di Stato si sono riuniti stasera a Consiglio all'Eliseo sotto la presidenza di Fallières.

Il presidente del Consiglio, Monis, ha sottoposto alla firma di Fallières un decreto che nomina il prefetto del Rodano, Lutaud, a governatore generale dell'Algeria in sostituzione di Jonnart.

Il Consiglio ha preso cognizione di una relazione del colonnello Mangin, capo della Missione militare francese al Marocco, nella quale si rende conto delle ultime operazioni compiute dalle truppe sceriffiane e si presenta la situazione sotto un aspetto favorevole.

Il Consiglio ha deliberato di inviare al colonnello le felicitazioni del Governo.

I ministri sono stati unanimi a chiedere al ministro della guerra l'inclusione del nome di Mangin nella lista delle prossime promozioni.

PIETROBURGO, 22. — Lo Czar è ritornato qui a causa della crisi ministeriale ed ha dato udienza al palazzo d'inverno.

BRUXELLES, 22. — *Camera dei rappresentanti.* — Il presidente legge un dispaccio del presidente della Camera italiana, on. Marcora, che ringrazia per le felicitazioni inviate dalla Camera belga in occasione del cinquantenario dell'unità d'Italia.

BUENOS AIRES, 22. — I danni prodotti dall'incendio ai depositi doganali sono valutati a tre milioni di piastre carta.

LONDRA, 22. — *Camera dei comuni.* — Rispondendo ad un'interrogazione, il primo lord dell'ammiragliato, Mac Kenna, dice: la Gran Bretagna possiede attualmente 12 *dreadnoughts* in servizio e 4 in costruzione. Il 1° aprile 1913, eccettuate le due Americhe, la situazione sarà la seguente:

La Germania avrà 21 corazzate di tipo anteriore alle *dreadnoughts* e 12 *dreadnoughts;* la Francia ne avrà rispettivamente 13 e 10; e la Gran Bretagna 38 e 22. Queste ultime cifre non comprendono le navi da impostarsi in cantiere secondo i programmi dal 1912-1913.

La spesa prevista dalla Germania per il combustibile della marina nel 1911-1912 è di 22,877,750 franchi; dalla Gran Brettagna è di 49,700,000.

LONDRA, 22. — *Camera dei lordi.* — Curzon svolge una interrogazione circa la Persia ed esprime la speranza che la Persia conserverà la sua indipendenza ed il regime costituzionale farà buona prova.

Lord Curzon elogia il Reggente del quale fu compagno ed amico personale all'Università di Oxford.

Curzon incomincia poi a trattare la questione della ferrovia di Bagdad.

Dice che la Compagnia tedesca ha ottenuto la concessione della linea Osmanié-Alessandretta in cambio del tronco Bagdad-Koweit.

L'intero commercio dalla Mesopotania al Mediterraneo sarà deviato per Alessandretta. Allorchè la ferrovia russa raggiungerà Teheran e si prolungherà verso Kanikin, il tronco Bagdad-Kanikin assorbirà tutto il commercio della Persia settentrionale e centrale.

Lord Morley dice: I negoziati di Potsdam non sono giunti ancora, per quanto sappiamo, ad una conclusione definitiva. Noi non abbiamo il diritto di discutere circa i negoziati tra due potenze indipendenti e sovrane.

La Gran Bretagna non interpreterà i suoi diritti di preferenza con spirito esclusivo e ristretto, se la Persia le lascierà una conveniente partecipazione a tutte le ferrovie del sud, poichè il Governo ha presente tutta l'importanza strategica e commerciale delle ferrovie persiane.

Noi aderiamo alla politica di Lansdowne del 1903.

Circa il Golfo Persico, un nobile lord ha fatto un potente ed eloquente appello alla Francia perchè rinunci al traffico delle armi nel Golfo Persico. Ma altre tre potenze, oltre la Francia, esercitano un traffico anche più considerevole.

I trattati garantiscono alla Francia alcuni diritti. Noi non possiamo obbligare un paese a rinunciare gratuitamente a tali diritti. Non vi è nessun precedente storico di tal sorta. Non possiamo che far rilevare alla Francia le difficoltà che ci derivano dall'esercizio dei suoi diritti.

Mercè gli sforzi delle nostre navi abbiamo fatto diminuire il traffico di più della metà nel 1909 e il traffico va ora sempre più diminuendo. Il valore delle armi importato dai francesi è inferiore ad un decimo della somma totale delle importazioni.

Lord Morley, continuando il suo discorso, tratta quindi la questione delle ferrovie ottomane e fa la storia della partecipazione tedesca alla ferrovia dell'Anatolia prima, e alla ferrovia di Bagdad dopo. Ricorda che nel 1903 la Gran Bretagna rifiutò la sua partecipazione: tale rifiuto fu un errore di apprezzamento, dice l'oratore; per giudicare esattamente la situazione non bisogna perdere di vista che si tratta di una ferrovia in territorio turco costruita in virtù di una convenzione col Governo ottomano.

Lord Morley aggiunge: Il Governo comunicherà alla Camera il capitolato d'oneri relativo alla ferrovia. Non sembra che la Porta, nè la Compagnia abbiano avuto intenzione di fare una manovra contro la Gran Bretagna. Del resto il Governo si rende conto perfettamente dell'importanza della questione per gli interessi commerciali britannici.

LONDRA, 23. — *Camera dei lordi* (Continuazione). — Lord Morley prosegue dicendo:

Noi non potremo nè direttamente nè indirettamente facilitare la costruzione delle ferrovie se il loro compimento danneggiasse gli interessi britannici e se si escludesse la partecipazione inglese. In massima siamo favorevoli alla costruzione di strade ferrate; e la Turchia comprende come queste faciliterebbero il consolidamento del nuovo regime. Se dunque si potrà sperare di risolvere la questione delle ferrovie in Mesopotamia in condizioni accettabili, la Gran Bretagna non soltanto inciterà lo sceicco di Koweit ad autorizzare sotto alcune condizioni la costruzione di una linea terminale fino al suo ottimo porto, ma eliminerà anche le principali obiezioni circa l'aumento dei dazi doganali.

Lord Morley esamina poscia i particolari dell'accordo tra la Porta e la Compagnia di Bagdad, che entro certi limiti rende alla Turchia la sua libertà di azione circa il tronco del Golfo Persico e soggiunge:

Vogliamo manifestare il nostro sincero desiderio di una soluzione che rassicuri pienamente il commercio britannico, e faccia scomparire i sospetti, le diffidenze, le apprensioni e le nubi che sorgono nel campo internazionale. È naturale che ogni accordo della Gran Brettagna con la Turchia deve avere il consenso della Germania.

Non posso entrare in più ampi particolari senza recar danno ai negoziati che seguiranno. Naturalmente le proposte per un accordo formulate a Costantinopoli costituiscono un passo verso una soluzione favorevole.

Lord Morley annuncia infine che comunicherà alcuni documenti.

LONDRA, 23. — Il *Daily Express* riceve un dispaccio da Tomsk, il quale dice:

Benchè si abbiano indizi che la vertenza russo-cinese circa la frontiera fra i due imperi sarà risolta in modo soddisfacente, la Russia continua i suoi preparativi militari. Gli stranieri che vengono nella Provincia sono stati avvertiti che essi corrono pericolo di essere attaccati dai contadini ignoranti, i quali li potrebbero facilmente scambiare per spie del Governo cinese. Il traffico sulle ferrovie è disorganizzato.

OSSERVAZIONI METEOROLOGICHE
del R. Osservatorio del Collegio romano

22 marzo 1911.

L'altezza della stazione è di metri	50.60.	
Barometro a mezzodì	755.40.	
Termometro centigrado al nord	16.0	
Tensione del vapore, in mm.	7.27.	
Umidità relativa a mezzodì	51.	
Vento a mezzodì	NE.	
Velocità in km.	11.	
Stato del cielo a mezzodì	coperto.	
Termometro centigrado	massimo	18.3.
	minimo	8.5.
Pioggia, in mm.	—	

22 marzo 1911.

In Europa: pressione massima di 775 sul Mar Nero, minima 756 sulla Spagna.

In Italia nelle 24 ore: barometro generalmente ridisceso, fino a 8 mm. in Calabria e Sicilia; temperatura prevalentemente aumentata; piogge in Val Padana, Liguria e Toscana settentrionale Marche estremo sud e Sicilia; vento forte del 1° quadrante sull'alto Adriatico, del 3° sul canale d'Otranto.

Barometro: massimo a 764 Val Padana, minino a 758 in Sicilia,

Probabilità: venti moderati o forti tra sud e Levante; cielo quasi ovunque nuvoloso o coperto, piogge sparse, più spacialmente in Val Padana; Adriatico mosso; Jonio alquanto agitato.

BOLLETTINO METEORICO
dell'ufficio centrale di meteorologia e di geodinamica

Roma, 22 marzo 1911.

STAZIONI	STATO del cielo ore 8	STATO del mare ore 8	TEMPERATURA precedente	
			Massima	Minima
			nelle 24 ore	
Porto Maurizio	coperto	legg. mosso	15 2	13 0
Genova	coperto	legg. mosso	10 0	7 4
Spezia	coperto	calmo	16 9	8 0
Cuneo	coperto	—	8 8	3 8
Torino	piovoso	—	9 5	6 2
Alessandria	coperto	—	8 0	7 0
Novara	piovoso	—	10 4	4 8
Domodossola	piovoso	—	11 6	5 3
Pavia	piovoso	—	10 0	6 6
Milano	coperto	—	11 4	6 4
Como	piovoso	—	10 0	6 4
Sondrio	nebbioso	—	11 2	8 0
Bergamo	coperto	—	9 0	5 0
Brescia	coperto	—	9 3	6 1
Cremona	piovoso	—	8 3	7 5
Mantova	piovoso	—	9 8	7 4
Verona	piovoso	—	10 4	7 0
Belluno	nebbioso	—	7 4	4 1
Udine	3/4 coperto	—	9 6	7 6
Treviso	coperto	—	10 0	7 6
Venezia	piovoso	calmo	10 2	8 5
Padova	coperto	—	10 3	8 8
Rovigo	coperto	—	11 1	8 6
Piacenza	piovoso	—	7 9	5 6
Parma	nebbioso	—	7 5	5 5
Reggio Emilia	coperto	—	8 0	6 3
Modena	coperto	—	9 1	6 9
Ferrara	coperto	—	10 2	6 6
Bologna	coperto	—	8 8	7 0
Ravenna	—	—	—	—
Forlì	piovoso	—	9 2	3 2
Pesaro	coperto	legg. mosso	10 0	7 6
Ancona	nebbioso	legg. mosso	14 0	10 0
Urbino	nebbioso	—	7 6	6 2
Macerata	nebbioso	—	11 2	8 2
Ascoli Piceno	nebbioso	—	13 0	4 2
Perugia	1/4 coperto	—	15 0	6 8
Camerino	nebbioso	—	10 3	5 4
Lucca	coperto	—	17 5	10 4
Pisa	coperto	—	18 8	7 0
Livorno	coperto	mosso	17 6	10 0
Firenze	coperto	—	17 6	8 4
Arezzo	sereno	—	17 6	9 7
Siena	1/2 coperto	—	15 8	8 8
Grosseto	3/4 coperto	—	18 2	8 0
Roma	coperto	—	18 1	8 5
Teramo	coperto	—	12 7	8 7
Chieti	coperto	—	14 0	7 5
Aquila	coperto	—	16 6	7 6
Agnone	coperto	—	16 2	5 9
Foggia	piovoso	—	18 0	5 0
Bari	coperto	mosso	17 4	10 0
Lecce	coperto	—	18 0	9 4
Caserta	3/4 coperto	—	19 3	10 6
Napoli	3/4 coperto	calmo	16 9	10 8
Benevento	coperto	—	20 0	7 6
Avellino	3/4 coperto	—	13 4	5 1
Caggiano	—	—	—	—
Potenza	nebbioso	—	16 6	5 5
Cosenza	coperto	—	17 0	5 5
Tiriolo	nebbioso	—	12 6	2 5
Reggio Calabria	—	—	—	—
Trapani	—	—	—	—
Palermo	piovoso	mosso	20 7	12 9
Porto Empedocle	coperto	mosso	18 1	10 5
Caltanissetta	piovoso	—	14 0	8 0
Messina	coperto	mosso	16 8	7 8
Catania	piovoso	agitato	15 2	12 1
Siracusa	coperto	agitato	20 6	11 0
Cagliari	coperto	legg. mosso	16 0	10 0
Sassari	coperto	—	17 0	9 6

Direttore: G. B. BALLESIO. Tipografia delle Mantellate TUMINO RAFFAELE, *Gerente responsabile.*